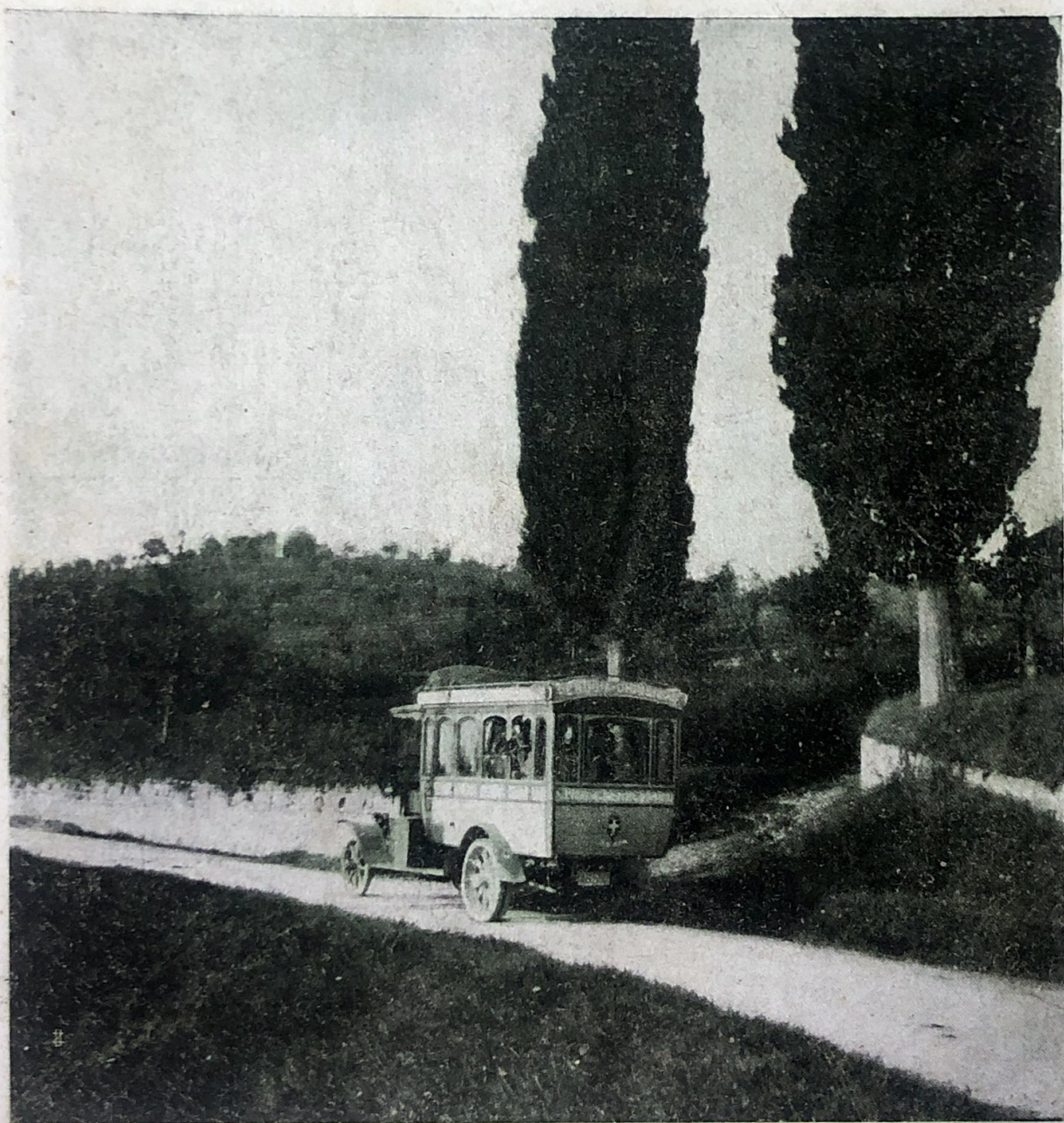
ANNO II N. 8 RIVISTA MENSILE AGOSTO 1918

TOVRING CLVB ITALIANO

LE VIE D'ITALIA

TVRISMO NAZIONALE, MOVIMENTO DEI FORESTIERI, PRODOTTO ITALIANO

I SERVIZI AUTOMOBILISTICI DELLA S. P. A. ATTRAVERSO L'ITALIA.

LINEA PERUGIA-CHIUSI.
LUNGO LA SALITA DI MADONNA ALTA.

SOMMARIO del Fascicolo di Agosto 1918. N. 8

Redazione, Amministrazione: Touring Club Italiano - Corso Italia, 10 - Milano.

ANNO II - N. 8. TOURING CLUB ITALIANO AGOSTO 1918.

L' abbonamento ai 12 numeri annui è di L. **6,05** (per l' estero L. **9,05**) e riservato ai soli Soci del T. C. I.
Tutti gli abbonamenti scadono coll'anno solare. L'abbonamento fatto dopo il gennaio dà diritto ai numeri arretrati dell'annata.
L'abbonamento può farsi altresì pei soli mesi da Agosto (compreso) a Dicembre (5 numeri). Prezzo L. 2.55 (per l'estero L. 3.80).

PER LE NOSTRE STAZIONI IDROMINERALI.

L'ORGANIZZAZIONE ECONOMICA.

In una intervista or non è molto concessa all'*Eclair,* il dott. G. Bardet, segretario generale dei Congressi di Monaco, riferendo le sue impressioni su di una recente visita a numerose città d'acque francesi, riconosceva apertamente come la massima parte di esse si trovi in istato di manifesta inferiorità rispetto a quelle tedesche ed austriache. Le constatazioni dell'illustre idrologo e le conclusioni che ne ha tratte presentano per noi pure il maggiore interesse, date le strettissime analogie esistenti fra le condizioni attuali dell'industria idrominerale francese e dell'italiana.

Poichè, ambedue i paesi si trovano in una situazione egualmente penosa e paradossale: mentre la Francia e l'Italia posseggono un patrimonio di acque minerali che per la ricchezza, la inesauribile varietà e l'incontrastato valore terapeutico non ha alcun riscontro in Europa nè fuori, i luoghi di cura d'acque — sebbene generosamente provvisti di una « materia prima » tanto abbondante e preziosa — sono tuttora costretti, salvo non molte eccezioni, ad una vita assai modesta e stentata. Vegetano essi malamente, incapaci a fronteggiare la concorrenza delle stazioni austro-tedesche, le quali, sebbene poverissime di acque di qualche pregio, hanno saputo accaparrare le più vaste e ricche clientele cosmopolite, procacciandosi — almeno fino alla vigilia della guerra — una prosperità altrettanto solida quanto immeritata.

Questa cruda verità è talmente conclamata da costituire ormai un luogo comune: ma perciò appunto conviene insistervi ancora, instancabilmente, giova analizzarne le cause ad una ad una, per determinare i bisogni cui provvedere, i rimedi ai quali ricorrere nel prossimo domani, se non vogliamo vedere perpetuate anche dopo la guerra le umili condizioni nelle quali intristiscono le nostre magnifiche ricchezze idrominerali.

Il Bardet, uomo dalla mente limpida e scevra di preconcetti, ha trattata la grave questione con assoluta chiarezza, rifuggendo da nocive indulgenze scioviniste, ed insieme ispirandosi ad un ottimismo ben giustificato. È quindi naturale che in Francia — ove la messa in valore delle stazioni di cura riveste, come da noi, il carattere di un grande interesse nazionale — le idee manifestate dall'autorevole scienziato abbiano già avuto larga eco di discussioni e sieno giustamente apprezzate.

Per il rinnovamento dei luoghi di cura, cui tutti tendiamo al di qua ed al di là delle Alpi, le direttive indicate dal Bardet è opportuno vengano esaminate anche dal punto di vista italiano, per ricercare se e quanto possano a noi pure riuscire giovevoli, dacchè partono da premesse di fatto comuni ai due paesi.

Nè dobbiamo escludere che l'odierna preparazione per il dopoguerra possa in entrambi seguire delle vie parallele, realizzando anche in questo campo un'*entente* indubbiamente feconda di buoni frutti, specialmente se saprà impedire l'avvento di concorrenze reciprocamente perniciose, delle quali i nemici non mancherebbero di approfittare subito ed abbondantemente.

Comunque, in vista dei Congressi di Monaco, riescirà assai utile un dibattito preliminare, ampio ed esauriente, su degli argomenti vitali come quelli prospettati dal Bardet, poichè essi vi saranno portati e discussi, auguriamoci, non per fare dell'accademia ma nell'intento di schiudere all'azione le vie più dirette e sicure.

***

« Per far prosperare le nostre stazioni — dice il Bardet — v'è da svolgere un intero programma, giacchè dobbiamo convenire che, all'infuori di Vichy, Evian e Vittel, le quali nulla hanno da invidiare a quelle nemiche, tutte le città d'acque francesi debbono essere riformate e migliorate. Gli stabilimenti sono quasi ovunque insufficienti per ricevere il numero degli ammalati che vi affluiscono, i mezzi terapeutici da essi posseduti richiedono quasi dappertutto d' essere modernizzati, le città stesse mancano d'una organizzazione municipale idonea alle necessità termali ».

Ricordiamo: di fronte alle 140 stazioni idrominerali francesi, non è difficile novorare in Italia 150 località provvedute di qualche impianto di cura d'acque. Ma se in Francia solamente Vichy, Evian e Vittel nel campo della clientela mondiale possono vittoriosamente paragonarsi alle maggiori città d'acque austriache e tedesche, accanto ad esse noi non potremmo collocare che Montecatini e Salsomaggiore, in quanto sieno già ora capaci di sostenere una vasta frequentazione internazionale e — come quelle — gareggiare ad esempio con Karlsbad o Kissingen.

Certamente le seguono dappresso, in Francia ed in Italia, altri pregevoli luoghi di cura: ma — ed in questo risiede la nostra comune inferiorità — essi non sono sempre all'altezza delle migliori stazioni di secondo ordine germaniche ed austriache per la bontà degli impianti sanitari, per il *comfort* e le attrazioni, anche se le loro acque minerali, come il più spesso succede, ne sono infinitamente superiori.

La necessità di rinnovare gli stabilimenti, come punto di partenza obbligato per il miglior sviluppo delle stazioni, è un problema fondamentale tanto per la Francia quanto per noi. Ma allo stato attuale delle cose donde si trarrà il denaro occorrente? A questo proposito il Bardet osserva che se i capitali non affluiscono volentieri all'industria termale, ciò dipende dal fatto che nelle stazioni le quali non posseggono un largo smercio dell'acqua in bottiglie, e dei prodotti terapeutici preparati eventualmente da essa, la sola gestione degli stabilimenti non dà benefici apprezzabili. Anzi il più delle volte gli stabilimenti alla fine della stagione rasentano il *deficit* o vi cadono addirittura, onde le società esercenti sono impossibilitate a sostenere le spese necessarie per migliorarli. Il capitale non è dunque rimunerato o riceve al più un interesse derisorio: in queste condizioni non è possibile che i capitalisti si inducano ad impegnare il loro denaro in un'industria la quale si dimostra infruttifera, o quasi.

Decomponiamo i due termini della grave constatazione fatta dal Bardet:

1. Oggi l'esercizio degli stabilimenti di cura da solo non rende, o rende pochissimo.
2. Il mancato beneficio degli stabilimenti

può essere compensato solamente dalla esportazione dell'acqua minerale o dei suoi prodotti.

Per quanto concerne il nostro Paese, la verità del primo punto è ben cognita.... se non altro agli interessati! Reputiamo quindi superfluo l'insistervi.

Riguardo al secondo punto, riescirà opportuna qualche delucidazione.

Generalmente parlando, le stazioni idrominerali francesi più solide sono precisamente quelle che esportano l'acqua: « *la vente des bouteilles d'eau minérale* — scrive il dott. Dufourmantelle in una recentissima monografia sulle acque minerali — *représente actuellement le plus clair des bénéfices des propriétaires de sources; beaucoup d'établissements thermaux, qui perdent sur l'exploitation de l'établissement, n'équilibrent leur budget que grâce à la vente des eaux en bouteilles* ». Se le tre grandi stazioni francesi più sopra citate — Vichy, Evian e Vittel — equivalgono alle migliori della Germania, si è principalmente perchè i cospicui introiti della vendita dell'acqua lasciano un largo margine a far dei sacrifizi per gli stabilimenti. Non è però improbabile che la *Compagnie fermière* di Vichy realizzi annualmente un attivo sulle cure nello stabilimento, grazie all'enorme numero di ammalati che accorrono alla stazione (da 60 a 80 mila); ma tale beneficio giustificherebbe da solo l'entità dei capitali impegnati nell'impresa? Noi crediamo di non essere lontani dal vero pensando che nelle tre grandi stazioni l'esercizio degli stabilimenti possa praticamente considerarsi come la migliore pubblicità per lo smercio dell'acqua durante il resto dell'anno. E le cifre della vendita dimostrano invero la efficacia di simile *réclame!* Vichy esporta ogni anno, oltre ai sali ed alle pastiglie, 30 milioni di bottiglie: nel 1913 ne andarono all'estero per 236,000 quintali. Evian ha una produzione annuale di oltre 13 milioni di bottiglie; nel 1913 ne furono inviate all'estero per 4000 quintali. Lo smercio di Vittel raggiunge gli 11 milioni di bottiglie annue; nel 1913 ne furono esportate all'estero 26.000 quintali.

Non poche altre stazioni francesi praticano su vasta scala la vendita dell'acqua e dei prodotti, e sono certamente quelle che con le tre precedenti hanno meno sofferto in questi ultimi anni dalla diminuzione del concorso stagionale agli stabilimenti per causa della guerra.

In Italia le cose non sono dissimili. Le stazioni idrominerali più reputate quasi sempre sono anche quelle che hanno una rilevante esportazione d'acqua e prodotti: basta citare fra le maggiori, Montecatini, Salsomaggiore, Fiuggi, San Pellegrino.

* * *

Come contrapposto al limitato profitto reso comunemente dagli stabilimenti, il Bardet, considerando tutto l'insieme industriale che costituisce una stazione idrominerale, è condotto a constatare che in numerose città d'acque gli albergatori guadagnano assai e vi fanno anche fortuna; che il commercio locale di stagione vi fa eccellenti affari raccogliendo pur esso guadagni ingenti; che i medici vivono largamente e spesso si creano ottime posizioni; che infine i comuni realizzano notevoli introiti....; d'altra parte sull'azienda termale gravano in genere le spese maggiori non solo per esercire gli stabilimenti, in perdita, ma anche per attirare i clienti: infatti la pubblicità e la propaganda necessarie ad assicurare la vita della stazione sono quasi ovunque sostenute in massima parte dalla azienda.

In questa situazione, che pure è comune a tanti luoghi di cura, francesi ed italiani, esiste una contraddizione evidente: mentre gli stabilimenti di cura non riescono a svilupparsi ed a progredire, i commerci e le industrie locali fioriscono: eppure lo stabilimento è lo strumento indispensabile perchè esse possano esistere, giacchè se scomparisse sarebbero immediatamente rovinate. Dal che il Bardet conclude che per poter attuare il rinnovamento degli stabilimenti, necessario all'incremento di una stazione, bisogna che tutti gli interessati diventino azionisti dell'azienda termale. « Non si potranno perfezionare gli stabilimenti delle nostre principali stazioni idrominerali se non con l'aiuto del credito termale. Le banche difficilmente arrischierebbero i loro capitali nell'industria termale quale è oggi: ma se tutti gli interessati si riuniscono per formare una *società di garanzia*, sono convinto che troveranno del credito presso i finanzieri. Bisogna dunque arrivare alla collaborazione

intima di tutti gli ingranaggi che si avvantaggiano del buon funzionamento di una città d'acque ».

***

La soluzione propugnata dal Bardet per infondere nuova e più rigogliosa vita alle aziende idrominerali, merita di essere attentamente ponderata, specie perchè si presenta come un rimedio di attraente praticità. È fuori di dubbio che in molte stazioni francesi ed italiane le cose si svolgono come egli le ha descritte o press'a poco. Anche fra noi esistono località giustamente celebrate per le virtù delle loro acque, ove il pubblico trova eccellenti alberghi, ottime pensioni, larga assistenza medica, del *comfort* e degli svaghi non disprezzabili, un commercio stagionale animato, ma dove gli stabilimenti lasciano molto, o tutto, a desiderare: vecchie costruzioni indecorose, o poveri edifici destituiti delle più elementari comodità, nei quali gli impianti di cura angusti, scadenti ed antiquati stanno a testimoniare le strettezze in cui l'azienda si dibatte. La fama delle acque salutari è tuttavia così diffusa e tenace che il pubblico vi rimane fedele, sopportandone pazientemente l'infelice applicazione terapeutica. Non per nulla i malati si chiamano anche « pazienti »!

È difficile citare nel nostro Paese più di dieci o dodici luoghi di cura che, poco o molto, non riproducano simili condizioni; le quali non sono certo le più adatte perchè la stazione possa espandersi, assurgere a nuova e più robusta esistenza, in una parola perchè possa portarsi all'altezza della rinomanza goduta dalle proprie acque.

All'infuori delle loro deficienze, la ristretta potenzialità degli stabilimenti rispetto al numero degli ammalati che possono esservi ammessi è quella che in realtà determina il quantitativo del concorso pubblico entro il giro di una stagione: gli altri organismi industriali, commerciali e professionali ne traggono certamente più lauti guadagni di quello che non faccia l'azienda; ma il loro sviluppo è pure ad esso strettamente commisurato, per cui mancherebbe per ora la possibilità di soddisfare alle esigenze di maggiori correnti d'immigrazione le quali avessero a stabilirsi, ad esempio, per effetto di nuovi ed opportuni richiami.

Si tratta insomma di una forma di equilibrio basata sulla presente mediocrità, la quale perciò — a meno che la stazione non subisca una profonda totale rinnovazione in tutti i suoi fattori di progresso — esclude ulteriori sviluppi che le consentano di aspirare all'afflusso di clientele più vaste. La contraddizione rilevata dal Bardet, dunque, esprime un fatto economico generico: per un'eguale unità di introiti, grava sugli stabilimenti un'unità di spesa superiore a quella sostenuta dagli altri esercizi di stagione, quindi l'unità di reddito risulta forzatamente minore, e talora nulla.

Ma questo rapporto appare entro certi confini invariabile, giacchè permane più o meno in tutte le stazioni di cura, grandi e piccine, essendo insito nella natura medesima dei rispettivi esercizi: esso ci dice in sostanza che l'industria termale ha un proprio gettito specifico ordinariamente inferiore a quello delle altre industrie stagionali.

Ne troviamo la prova in quanto abbiamo riportato più sopra dal Bardet circa le stazioni francesi: anche nelle maggiori, a cominciare da Vichy, le aziende termali non riescono a ricavare dai soli stabilimenti di cura degli interessi adeguati all'importanza dei capitali investiti; ed altrettanto possiamo affermare per molte delle stazioni idrominerali italiane.

***

Quali i rimedi a questo complesso stato di cose?

Per il Bardet, occorre anzitutto perfezionare gli stabilimenti nella qualità dei loro impianti, ed aumentarne la capacità in modo che gli ammalati possano convenirvi in maggior numero non solo, ma trovarvi migliori condizioni di cura, secondo le norme più moderne della crenoterapia. In tal guisa però i termini economici della questione non si spostano di molto: stabilimenti più ampi e più perfetti determineranno necessariamente un maggior concorso — specie se intervenga una sapiente ed estesa pubblicità — ma le spese aumenteranno anch'esse in proporzione, onde il tornaconto finanziario dell'impresa sarà di poco migliorato, se pure lo sarà. D'altra parte l'accresciuta affluenza del pubblico risveglierà nella stazione nuove attività ed andrà ad aumentare il benessere di

quelle altre industrie, dei commerci e delle professioni che, per i minori gravami, ottengono benefici maggiori.

Da queste considerazioni il Bardet è stato logicamente condotto a suggerire che « tutti gli interessati di una città d'acque divengano gli azionisti dell'azienda termale » formando così quella *società di garanzia* che dovrebbe ottenere il credito necessario dei capitalisti per potere riformare ed ampliare gli stabilimenti. In ultima analisi, tale concezione considera gli stabilimenti come l'entità fondamentale per la vita di una stazione, ma *entità passiva*, o quasi, gli oneri della quale vanno equamente ripartiti fra tutti coloro, organismi collettivi o persone, che hanno interesse a mantenerla in vita.

Un simile programma favorirebbe indubbiamente il rapido incremento dei luoghi di cura, ma temiamo che la sua attuazione pratica sarebbe ostacolata da difficoltà non indifferenti. In primo luogo ci sembra discutibile che le industrie ed i commerci locali, per quanto fiorenti, presentino un tale margine finanziario da permettere loro l'investimento di capitali sufficienti a costituire una base solida all'azienda termale; e non soltanto solida ma anche duratura, date le inevitabili fluttuazioni stagionali. Secondariamente, perchè tale investimento si effettui conviene esista, ovvero si formi, la persuasione che il denaro così impegnato produca un utile effettivo. Nel caso nostro, per le ragioni già addotte, si tratta piuttosto di un utile indiretto e generico, alla valutazione del quale temiamo non sia possibile convincere i più: ciascuno polarizza le proprie attività e risorse verso gli affari che fruttano un benefizio immediato e diretto: quanti si acconcerebbero a portare un contributo purchessia ad una industria che si sa *a priori* meno redditizia della propria, e che perciò appunto solleciterebbe tale contributo, in nome di un interesse generale in cui molti stenterebbero a convenire o che sarebbe ritenuto troppo incerto e aleatorio in confronto del sacrificio richiesto? Gli esercenti di una stazione, presi nel loro complesso, presentano una potenzialità economica e una capacità intellettuale e morale troppo disparate perchè si possa sperare in un accordo pieno, fattivo ed unanime nel senso auspicato dal Bardet. Ed anche se vi si arrivasse, è da prevedersi che tutte le frazioni di capitale di cui sarebbe materiato, darebbero origine ad altrettante pretese ed ingerenze che renderebbero la gestione dell'azienda termale terribilmente farraginosa, togliendole buona parte della indipendenza e della libertà di azione che le sono indispensabili.

Piccole e pedestri argomentazioni, da taluno ci verrà forse obbiettato; ma insomma, nel campo della pratica realtà debbono avere sin qui contato per qualche cosa, se non ci riesce trovare alcun esempio di stazioni, per quanto dotate di acque meravigliose, ove la prosperità degli stabilimenti di cura sia stata assicurata dalla cooperazione *diretta* di tutte le energie economiche del luogo, strette in consorzio per il valido finanziamento di essi. Il caso opposto — quello di stabilimenti lasciati a terra dall'incuria generale — si ripete invece troppo spesso, ed è di deplorazione troppo corrente, perchè occorra darne ancora una volta l'esemplificazione.

***

Ma anche prescindendo dalle difficoltà ora enumerate, l'espediente proposto dal Bardet porrebbe le aziende termali sotto il controllo di coalizioni d'interessi diversi i quali individualmente obbediscono a finalità particolaristiche. Lo sfruttamento delle acque minerali dovrebbe invece essere sottratto a qualsiasi intento speculativo, giacchè rappresentano esse un *patrimonio pubblico* che — come altra volta scrivemmo — la nazione ha il diritto di volere gelosamente custodito in proprio nome ed amministrato per il vantaggio di tutti; è un'industria — « l'industria della salute » — cui spetta una funzione prettamente sociale e va quindi esercita nell'interesse diretto della collettività.

Sotto questo punto di vista l'industria idrominerale dovrebbe essere assunta dall'Ente che naturalmente rappresenta la nazione, cioè lo Stato. Nè vogliamo confondere la « statizzazione » delle aziende termali con la loro « burocratizzazione »! Come tutte le altre industrie, esse non possono vivere, svilupparsi e prosperare se non attraverso una gestione prevalentemente industriale, pronta, agile, elastica, sotto la guida di tecnici competenti.

Per la sua stessa natura e per i suoi scopi, l'esercizio statale ha preoccupazioni economiche alquanto diverse da quelle che dominano l'industria privata. Questa ha per

fine precipuo il beneficio finanziario in rapporto al denaro investito, onde non viene considerata redditizia se non se ne ritrae un determinato utile industriale in più dell'interesse ordinario del capitale. Lo Stato invece intende anzitutto provvedere ad un servizio di interesse pubblico, sviluppandolo nella forma e con l'ampiezza necessarie a raggiungere l'intento. Con questo non intendiamo dire che lo Stato debba assumersi delle imprese votate al *deficit* o debba condurle senza curarsi delle perdite! Ma esso può considerare raggiunto il suo scopo quando, avendo creato un'industria di utilità generale, l'interesse normale del capitale è coperto ed il suo ammortamento — abitualmente fissato in un periodo assai più lungo di quel che usi il privato — è assicurato.

Il fatto osservato in Francia dal Bardet — che ha fra noi pieno riscontro — di stabilimenti che « non rendono », va inteso piuttosto sotto un aspetto essenzialmente industriale: essi non dànno quella remunerazione « industriale » che altre industrie facilmente corrispondono: v'ha dunque a stupire che il capitale sia restio ad impegnarvisi? Nè fa meraviglia che gli esercenti delle aziende d'acque minerali rifuggano dal migliorare ed ampliarne l'elemento principale, gli stabilimenti di cura, quando manca la fiducia che alle nuove spese corrispondano adeguati guadagni.

È dunque logico che alla impresa speculativa lo Stato sostituisca la propria azione. Ma, ci si opporrà, per il tramite dello Stato è poi il denaro dei contribuenti quello che finanzia l'industria. Perfettamente: avendo essa per iscopo il bene pubblico, è logico che la collettività ne sia l'azionista.

Quale estensione dovrebbe darsi a questa specie di monopolio delle aziende idrominerali? Noi non potremmo in verità pretendere che lo Stato si incaricasse di erigere e fare funzionare degli stabilimenti di cura nei mille e più comuni ove esistono delle acque minerali! Si cadrebbe in un platonismo, oltre che inutile, dannoso. Noi ci riferiamo invece alle non troppe località di fama già acquisita, ove potenzialmente concorrono tutte le migliori condizioni perchè possano divenire delle grandi e fiorenti stazioni idrominerali: efficacia riconosciuta delle acque, comodità delle comunicazioni, risorse locali capaci di ampio sviluppo, e tutti quegli altri fattori che valgono ad assicurare la fortuna di un luogo di cura. Il nostro suolo è eccezionalmente ricco di acque minerali e tale ne è la varietà che v'ha modo di specializzarne le stazioni in vista del loro particolare impiego terapeutico. D'altro canto ogni regione della nostra penisola presenta tali e tante attrattive che ciascuna di esse potrebbe agevolmente ospitare almeno una città d'acque di grande e sicuro avvenire.

***

Abbiamo sin qui parlato delle aziende idrominerali riferendoci in particolar modo agli stabilimenti di cura ed alle loro condizioni. Giova però tornare al rilievo del Bardet e del Dufourmantelle, secondo il quale il poco beneficio degli stabilimenti può essere compensato dalla vendita delle acque minerali e dei loro prodotti. Il fatto è incontrovertibile e non è più controverso da alcuno: citammo già, oltre gli esempi delle grandi città d'acque francesi — cui potremmo aggiungerne non poche tedesche ed austriache — quelli di alcune fra le nostrane più importanti, che con l'esportazione delle acque si sono assicurate un cespite di guadagno ragguardevole. Lo smercio delle acque, e dei prodotti terapeutici che se ne ricavano, determina due sorta di utili:

1. quello finanziario diretto, prodotto dalle vendite;

2. quello di una poderosa pubblicità che con le bottiglie ed i flaconi si infiltra tenacemente ovunque, in ragione diretta dell'estensione delle vendite.

Parecchie stazioni italiane esportano già largamente le acque minerali ed i loro prodotti, senza tuttavia raggiungere le cifre più sopra ricordate di alcune stazioni francesi o quelle delle maggiori d'Austria e di Germania; soprattutto manca a noi ancora, meno pochissime eccezioni, una vasta diffusione all'estero. Prima della guerra si sa che il consumo delle nostre acque minerali, anche fra le più rinomate, era limitatissimo nei vari paesi d'Europa, se si tolgono le regioni limitrofe alle nostre frontiere, ed era quasi nullo nei paesi extra-europei. Anche sui mercati maggiormente importatori di acque minerali l'Italia era pressochè assente.

Non vogliamo per ora indagarne le cause, ma semplicemente rilevare il fatto che tocca da vicino il divenire delle nostre stazioni idrominerali. Come farebbe un qualunque industriale, lo Stato medesimo, divenuto assuntore dell'impresa, avrebbe tutto l'interesse di intensificare in ciascuna stazione l'esportazione delle acque e dei prodotti, non solamente per aumentare il reddito dei proprii esercizi, il quale dovrebbe essere riversato su di questi per attivarne il continuo incremento ed assicurarne in tal guisa la prosperità sempre maggiore; ma effettivamente perchè estenderebbe anche alle regioni più lontane, anche a coloro che non possono fare le cure sul luogo, il benefizio di quelle acque e dei loro prodotti. La funzione dispensatrice di salute, cui deve informarsi l'azione dello Stato, ne verrebbe così efficacemente integrata.

Infine assicurerebbe alle proprie aziende la migliore della pubblicità, remunerativa anzichè costosa, i risultati della quale nessuna altra forma di *réclame* o propaganda saprebbe eguagliare.

Ciò non esclude invero l'opportunità di un'ampia pubblicità generale: ma questo è ancora un gravame che pesa quasi totalmente sull'azienda termale, mentre ne usufruisce direttamente l'intera stazione. L'ingiustizia di tale circostanza, rilevata pure dal Bardet, è manifesta; e se, per i motivi già addotti, noi non consentiamo con esso nel volere interessati all'esercizio degli stabilimenti di cura i vari organismi economici di una stazione, siamo pienamente d'accordo nel desiderare che l'onere della pubblicità venga su tutti equamente distribuito, poichè tutti ne traggono vantaggio diretto.

L'utilità della « pubblicità collettiva » — di cui anche recentemente trattava il Gerelli in un persuasivo articolo apparso su queste colonne (1) — non ha più bisogno, speriamo, di dimostrazioni. Fortunatamente il concetto di essa progredisce anche da noi, ed al riguardo amiamo citare l'esperimento fattone a Salsomaggiore, ove un istituto fiorentissimo di pubblicità collettiva funziona da qualche anno fra la generale soddisfazione.

***

Un insigne scienziato ed uomo politico, il prof. Sanarelli, dichiarava di recente in una intervista pubblicata dalla *Tribuna*:

« Le stazioni termali italiane hanno dato prova, durante il periodo della guerra, che le ha sottoposte a duro cimento, di una forza di resistenza e di un vigore di fede tali da procurare ai competenti una gradita sorpresa.

« La guerra riserberà ad esse una situazione di favore. Può prevedersi con assoluta certezza, anche escludendo l'idea di una ulteriore guerra economica, che per lungo tempo dopo la pace i cittadini delle nazioni alleate ed anche dei paesi rimasti neutrali non ritorneranno a frequentare le stazioni idrominerali, climatiche e balneari austro-germaniche, com'era di gran voga prima della guerra. Verranno invece in Italia, come in Francia, perchè ho fiducia che l'industria termale italiana avrà tratto, direttamente o indirettamente, dalla guerra un impulso vigoroso, tale da accordarci un posto di prima linea fra tutte le nazioni europee.

« A tal fine noi dobbiamo porre in valore questa cospicua ricchezza naturale del nostro Paese: così, dando nuova vita ad un'industria di spiccato carattere nazionale, si farà insieme opera di razionale sfruttamento ed affermazione di italianità.

« L'Italia ha il dovere e il bisogno di ricuperare una buona parte dell'oro che ha dovuto esportare per le necessità della guerra. Uno dei mezzi per ricuperare questa ricchezza dovrà consistere nel riorganizzare, in forma conveniente, le stazioni di cura che possediamo e che potremo mettere in valore ».

Il seducente programma di rigenerazione di questa grande ricchezza nazionale, che è ormai radicato nella coscienza e nel volere di tutti, trova lucida sintesi nella parola dell'eminente igienista.

La sua realizzazione, per l'opera concorde e pertinace delle migliori energie nostre, pubbliche ed individuali, è non solo un dovere per il bene del Paese, ma costituisce un'impresa di altissimo valore umano.

Poichè, come scriveva l'Alibert, « *les eaux minérales sont une richesse dont on doit rendre compte à l'humanité* ».

GUIDO RUATA.

(1) *Le Vie d'Italia*, giugno 1918.

LE ESIGENZE DEL VIAGGIATORE E L'ARTE DELL'ALBERGATORE

ULLA di più attraente, di più vario, di più interessante della vita d'albergo per chi la vive da turista, da osservatore, da psicologo, per chi insomma la fa oggetto di analisi e di studio, cercando di penetrare, attraverso i tipi e le figure più svariate e più espressive, i misteri più profondi e le vicende più curiose dello spirito umano. Ma, per riscontro, nulla di più difficile, di più grave e preoccupante della responsabilità che incombe a chi è a capo di una grande casa di albergo, giacchè deve soddisfare i gusti, le abitudini e i capricci più diversi di persone alloggiate sotto il medesimo tetto, divise quasi sempre da una semplice porta, di solito poco discreta, accumunate fra loro nelle esigenze della vita quotidiana, nonostante la diversità di condizioni, per cui accade qualche volta che accanto alla famiglia di alto lignaggio e di austero costume abbia posto l'astuto e pericoloso lestofante o la facile ed elegante mondana.

Il compito dell'albergatore è reso anche più grave dalle speciali condizioni di spirito del viaggiatore. Mentre l'uomo allo stato normale è un animale innocuo o almeno facilmente addomesticabile, quando si mette in viaggio, assume una psicologia speciale, e diventa, senza volerlo, il «cittadino che protesta» di oronziana memoria. Sta di fatto che il viaggiare determina, nella grande maggioranza degli individui, una serie tale di preoccupazioni e di bisogni, che è difficile trovare in un albergo una persona calma, tranquilla, serena, padrona assoluta del suo sistema nervoso. Sarà effetto del cambiamento d'aria, di abitudini, di letto o di mensa, fatto è che il viaggiatore è, quasi sempre, in uno stato di orgasmo e di insofferenza, per cui è portato facilmente ad ogni eccesso e agli scatti più violenti e ingiustificati.

Mi sono domandato più volte perchè il Touring, che pure ha dato alla luce tante pubblicazioni e guide interessanti e geniali, non ha ancora pensato a pubblicare un manuale pratico per insegnare al viaggiatore il migliore modo *per divertirsi* fuori di casa sua, senza seccare il prossimo, compreso... l'albergatore.

Fino dagli inizi del viaggio il viaggiatore trova ragione di irritabilità. La ferrovia gliene dà i primi motivi: l'orario dei treni non è conforme ai suoi desideri: il treno parte o troppo presto o troppo tardi; la spedizione del bagaglio dà luogo a imprevisti e vivaci incidenti coi facchini e col personale ferroviario; la scelta dello scompartimento prima, del posto poi, è causa di una eccita-

.... È PORTATO FACILMENTE AD OGNI ECCESSO E AGLI SCATTI PIÙ VIOLENTI E INGIUSTIFICATI ....

zione che lo accompagnerà durante tutto il viaggio. Si tratta, infatti, di collocarsi in uno scompartimento non troppo vicino alla macchina per non essere molestati dal fumo, nè troppo in coda per non subire scosse e traballamenti rovinosi; di trovare dei compagni di viaggio simpatici o almeno accomodanti, il che è sempre difficile per le ragioni suesposte; di non dover chiudere il finestrino per la richiesta di qualche signora freddolosa quando a lui piaccia di tenerlo aperto o di dovere abbassare la luce se egli non ha intenzione di dormire o preferisce leggere: contrarietà tutte che si intensificano maggiormente in questi momenti, in cui la guerra ha reso più difficile, per non dire disastrosa, l'impresa del viaggiare.

***

Seguiamo il viaggiatore alla stazione di arrivo.

I bagagli ricominciano ad imbarazzarlo, soprattutto ora in cui non sempre si trovano i facchini pronti a caricarseli sulle spalle. Sballottolato, poi, fra la confusione di gente, perviene finalmente nell'atrio della stazione, dove i conduttori d'albergo lo accolgono rompendogli i timpani col gridargli forte il nome della casa a cui sono adibiti. Seccato, stanco, impolverato, affumicato, si getta nell'omnibus che dovrà portarlo all'albergo scelto o per la *réclame* delle guide e degli orari o, più spesso, dietro il consiglio dell'amico *che ha viaggiato molto:* e lì, pigiato fra altri compagni, nella vettura che ricorda quasi sempre le antiche diligenze anche se invece di essere trascinata faticosamente da vecchi cavalli è più celeremente mossa da una ventina di HP, il viaggiatore si preoccupa dell'accoglienza che gli farà l'incognito albergatore verso il quale cominciano le prime diffidenze. Perchè, pare impossibile, ma è proprio così: il viaggiatore è sempre mal prevenuto contro l'albergatore che, secondo lui, non gli darà buone camere, perchè queste saranno serbate per gli ospiti più conosciuti o per gli inglesi che egli ritiene siano sempre i più considerati e meglio serviti. Fissazione anche questa del viaggiatore italiano di ritenersi, nei riguardi dell'albergatore, valutato meno dei viaggiatori d'altre nazionalità.

Mal disposto è dunque il viaggiatore fino dal primo entrare nel vestibolo dell'albergo. Prima difficoltà, la scelta della camera per la quale alcuni hanno esigenze speciali e difficili a soddisfare: una di queste il numero simpatico o antipatico. Gli albergatori hanno soppresso i numeri 13 e 17: ma ve ne sono altri rifiutati per ragioni inspiegabili. Poi vi è da scegliere il piano e vi è chi non vuol salire molto alto neanche a mezzo dell'ascensore, perchè soffre di vertigini, vi è chi soffoca al mezzanino e chi vuole appartarsi nell'angolo più remoto dell'albergo per non essere infastidito dai rumori, e così, ora per una ragione ora per l'altra, la prima camera offerta difficilmente viene accettata dal viaggiatore *che viaggia per divertirsi.* Altri sono i motivi per i quali a volte viene rifiutata la camera: il colore della tappezzeria, la distanza fra il letto e la finestra, l'ubicazione nel corridoio, lo stile dei mobili, la porta o sovraporta di vetro troppo lunga, troppo stretta, troppo grande, troppo piccola....

Finalmente si riesce a metterlo a posto e

allora, più calmo, il viaggiatore può pensare alla visita della città, alle escursioni, ai divertimenti. Egli esclude a priori le naturali contrarietà, e poichè in viaggio nessuno è filosofo, quante ragioni di amarezza gli càpitano addosso! Il cattivo tempo, il vento, la pioggia, il caldo eccessivo, il troppo freddo, l'umido, la nebbia, lo scirocco, una chiesa chiusa, una sala di museo in riparazione, una stecconata davanti a un monumento, un teatro importante senza spettacolo, il Vesuvio che si ostina a non fumare, il Monte Bianco avvolto nelle nubi, la Grotta Azzurra senza sole, sono tutte contrarietà che turbano il viaggiatore che viaggia *per divertimento*, lo irritano e lo esasperano e alle quali non sa rassegnarsi.

.... NELLE VOSTRE CASE HANNO INIZIATA LA NOVELLA VITA ....

Almeno per legge di compensazione sapesse trovare il piacere nel gustare le cucine dei diversi paesi visitati! Così dovrebbe essere interessante per il viaggiatore mangiare i maccheroni, il fritto di pesce, la pizza a Napoli; le fettuccine, il pollo in padella, i carciofi all'olio a Roma; i peoci e il fegato alla veneziana a Venezia, i cappelletti a Bologna, i fagiuoli a Firenze, il risotto e le cotolette a Milano, ecc. ecc.

Ma nossignori: eccovi il milanese che vi domanda a Napoli il risottino e lo trova pessimo; e il napoletano che reclama a Milano i maccheroni e li dichiara immangiabili tanto per trovare sempre ragioni di malcontento e di ridurre il viaggio per divertimento ad un viaggio di arrabbiature.

La cucina è la grande preoccupazione dell'albergatore che deve adattarla a tutti i gusti, e che, trovata ottima da un cliente, è dichiarata pessima da un altro, a seconda delle abitudini e soprattutto... dell'appetito.

Negli alberghi di soggiorno in montagna o delle stazioni climatiche il cliente più pericoloso per l'albergatore, è il cliente *che se ne intende!* E il miglior modo per dimostrare di intendersene è quello di criticare tutto, di disprezzare tutto, di trovare tutto cattivo, dalle liste delle vivande al palato del cuoco; e per farsi ascoltare vi magnificherà i *restaurants* di Nizza e di Montecarlo, il *Ritz* di Parigi, il *Savoy* di Londra, e vi parlerà di *Monsieur Escoffier* con tali dettagli culinari che voi finirete per convincervi come lui solo sappia giudicare della cucina e abbia il diritto di dare quel giudizio che voi non potreste dare. Un cliente come questo, in mezzo a delle brave persone pure ben disposte, è capace di portare il malumore nella casa meglio diretta e meglio amministrata.

***

Ma non è solo la cucina e il servizio in genere con tutti i suoi ordinamenti e le sue esigenze che rendono difficile e preoccupante la posizione di chi ha la responsabilità di un albergo: è l'attenta vigilanza sui gusti, le tendenze, l'umore, la condotta dei viaggiatori che ospita che è fonte, per l'albergatore, di ansie e di preoccupazioni continue, incredibili, assillanti, ed esige il tatto più squisito e l'intelligenza più agile e più pronta. Un albergatore che si rispetti, in certi momenti ed in certe circostanze, deve sapere dare dei punti a un diplomatico, e, in fatto di pazienza, deve sapere gareggiare con Giobbe.

Ogni albergatore dallo spirito di osservazione un po' acuto potrebbe scrivere dei volumi divertenti, se volesse narrare con qual-

che dettaglio le romanzesche avventure, gli episodi piccanti, gli incidenti ingrati o piacevoli, le scene comiche o drammatiche che si svolgono fra le pareti di un grande albergo, il quale può offrire alla cinematografia le *films* più svariate ed interessanti.

Ma anche per gli albergatori esiste il segreto professionale che impone il maggiore riserbo, e, per quanto interessante il libro che si potrebbe scrivere, deve rimanere un desiderio e una memoria.

Una delle grandi preoccupazioni per l'albergatore sono i ladri, i così detti *rats-d'hôtel.* Questi messeri vestono elegantemente, hanno modi distinti, portano con loro valigie fastose; possono quindi facilmente confondersi coi viaggiatori dabbene ed essere pericolosi e temibili. D'altra parte gli stessi viaggiatori, o per distrazione o per incuria, agevolano l'opera di questi ladri in guanti; vi è difatti chi dorme con la porta della camera aperta, chi lascia in giro oggetti di valore, chi dimentica le proprie cose di qua e di là, alla rinfusa.

Io che scrivo queste note passai intere notti insonni per qualche viaggiatore dall'aspetto poco rassicurante, e non sempre, purtroppo, errai nelle mie impressioni.

Ricordo, ad esempio, una domenica mattina, e nel ricordo ancora rabbrividisco. Una cameriera viene al *bureau* ad informarmi che un signore reclamava le sue scarpe e che queste non si trovavano!... Dopo mezz'ora, il *bureau* era una bolgia infernale: una dozzina di signori e signore, tutti gli inquilini di un piano, chi in pantofole e chi senza, reclamava le scarpe partite per ignoti lidi. Ed era di domenica, i negozi erano chiusi e qualcuno non aveva che quelle scarpe messe fuori della porta perchè fossero pulite, qualcuno anche doveva partire nella stessa mattina... Sperai in uno scherzo di cattivo genere per un momento: era invece un furto in piena regola. Un *rat-d'hôtel,* durante la notte, aveva involate tutte le scarpe di quel piano, le aveva avvolte in un lenzuolo e gettate con la sua valigia dalla finestra nella strada ad un compare.

Al mattino prestissimo, prima che l'allarme fosse dato, era uscito dall'albergo con l'aria di un forestiere che volesse cominciare presto il suo giro di visita in città, e così se ne era andato, naturalmente, senza pagare il conto.

Un'altra categoria da mettere assieme con i ladri è quella degli scrocconi. Capaci di tutto anche costoro, capaci di fingere d'essere derubati per gettare il discredito sull'albergo, se non interviene il compenso che impedisca loro di fare parlare i giornali.

E poi vi sono gli imbroglioni che tentano di trarre in inganno i viaggiatori, e i bari che approfittano del piacere del giuoco per frodare e derubare l'ingenuo forestiero.

***

L'occhio dell'albergatore deve sapere vedere e prevedere ogni cosa; ma, come non bastasse, egli ha da preservare i viaggiatori da altri pericoli che vengono da loro stessi.

Vi è, per esempio, lo sventato che dimentica la sua roba e crede sia stata rubata. Ricordo benissimo come un viaggiatore prendesse, una mattina, per il collo un cameriere, ingiungendogli di mettere fuori il portafoglio che gli mancava, e che invece gli era, durante il sonno, scivolato di sotto il cuscino dove l'aveva posto la sera.

E che cosa dovrei dire dei distratti? Non è possibile immaginare quello che il viaggiatore sa dimenticare negli alberghi: molte volte... la testa! quasi sempre la camicia da notte e le pantofole. Si potrebbe fare una collezione interessantissima della roba dimenticata annualmente in un grande albergo: abiti, pellicce, oggetti di *toilette* e di cancelleria, libri, profumi, tinture, *postiches,* ecc. Una volta un viaggiatore lasciò nella stanza del mio albergo una melanconica testa di morto!

E che dire degli eccentrici e dei nevrastenici che talvolta sono così numerosi da tramutare l'albergo in una succursale di manicomio! Ve ne sono di eccitatissimi, di affetti di mania di persecuzione, senza contare qualche caso gravissimo, in cui il povero albergatore deve temere per l'incolumità degli altri suoi ospiti.

E poi vi sono i morfinomani, gli amanti della cocaina e quelli che invocano aiuto, sicuri di essere avvelenati, vittime di autosuggestioni e di altri malanni. E vi sono i grafomani che vi scrivono delle lunghe lettere di buoni consigli per il migliore andamento dell'albergo.....!!

Non parlo, poi, degli incidenti provocati da incompatibilità di carattere e da certe suscettibilità fra viaggiatori di nazionalità di-

verse. Prima della guerra, gli austriaci e i tedeschi non se la intendevano nè con gli inglesi nè coi francesi. Immaginarsi che cosa sarà dopo la guerra, quando queste incompatibilità saranno elevate all'ennesima potenza!....

Ripesco fra le mie memorie un aneddoto abbastanza gustoso. Ospitavo nel mio albergo una dozzina di americani. Una sera, mentre stavano a tavola, entrò nella sala una bellissima signora, ma nera di colore, d'un bel nero d'ebano. Immediatamente gli americani si alzarono e uscirono dalla sala, chè non potevano in nessun modo sopportare — almeno così dichiararono — la presenza di una persona di colore diverso dal loro.

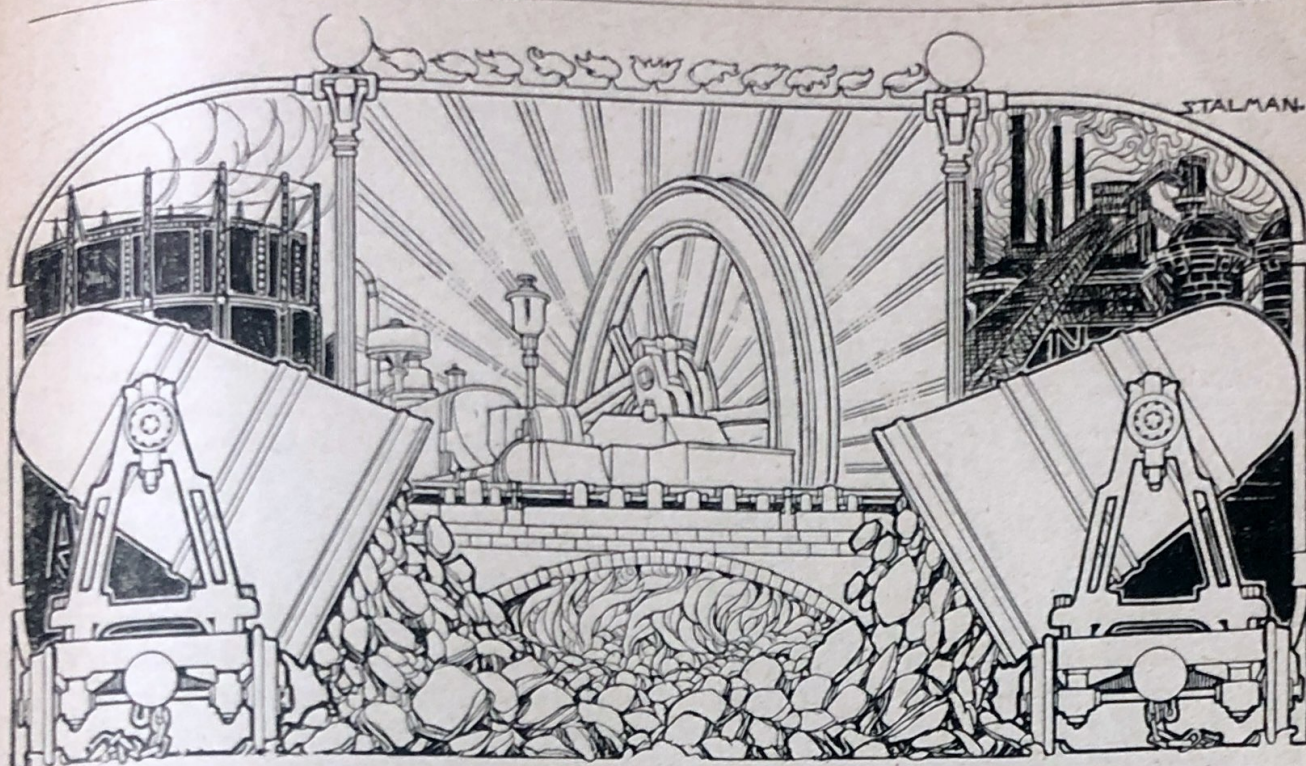
.... UN VIAGGIATORE DIMENTICA IN CAMERA UNA MALINCONICA TESTA DI MORTO ....

Anche i devoti di Bacco dànno occasione a scene curiose che mettono, però, in imbarazzo gli albergatori. Ricordo, fra i tanti, un irlandese che adorava il vino, ubbriacandosi fino a perdere completamente la coscienza. Una sera — era il momento del pranzo e le sale erano gremite — lo vedo scendere le scale in assoluto costume adamitico, sbuffante di caldo, urlando che le stanze erano troppo riscaldate! Fortuna che arrivai in tempo ad afferrarlo ed a riportarlo in camera avvolto come un rajà in un tappeto da tavola: altrimenti figuratevi la sorpresa prodotta fra gli ospiti, se l'irlandese fosse comparso in quel nuovo costume nel salone da pranzo.

Tatto, dunque, squisitissimo occorre all'albergatore e pazienza infinita e occhio sempre vigile e pronto. Poi anima serena e temprata agli inevitabili dolori che, per tutte le ragioni suesposte, accompagnano la nostra professione. La quale, però, se ci è prodiga di amarezze, non ci è avara di qualche compiacenza. Noi tutti conserviamo nel cuore il vivo ricordo di dolci figure ospitate per anni ed anni nella nostra casa, vissute accanto a noi in una intimità familiare, rimaste nella nostra memoria oltre la distanza, oltre il tempo: figure di artisti e letterati, uomini chiari nella politica e nelle scienze, che noi ci sentivamo e ci sentiamo orgogliosi d'avere vicini e dei quali godiamo le osservazioni, lo spirito, la critica.

Ed ecco perchè noi amiamo questo albergo nostro a cui dedichiamo tutte le cure, tutte le ambizioni, tutta la nostra intelligenza e la nostra anima! Spesso è nelle nostre sale di lavoro o nelle nostre stanze che si combinano gli affari più importanti, è ancora da noi che un dolce *flirt* inizia il primo anello di una catena che un giorno verrà benedetta e ribadita.

E, nel dolce ricordo di tanti anni di lavoro e di fatiche, ritornano alla mia mente le coppie di sposi completamente assorte nella loro felicità, che nelle nostre case hanno iniziato la novella vita....

ALFREDO CAMPIONE.

· LE · LIGNITI · ITALIANE ·

Non mi indugerò a parlare dei principî stratigrafici, litologici e paleontologici che caratterizzano la cronologia del globo, nè risalirò certo, nella notte dei millenni della geologia storica, per rintracciare la formazione dei giacimenti fossili, delle rocce fitogene, che nel periodo carbonifero, dell'êra primaria o paleozoica, permisero l'accumularsi di quei potenti letti di antracite e di litantrace — o carbon fossile propriamente detto — dei quali in Italia non abbiamo, purtroppo, che poche tracce e lenti limitate, e che nei susseguenti periodi, dal permiano al miocenico, giù giù sino all'êra terziaria, formarono i giacimenti delle diverse qualità di lignite di cui è ricco anche il nostro Paese.

Chi ne avrà vaghezza potrà consultare le tante opere di quella pleiade di valorosi scienziati che si chiamano Taramelli, De Stefani, Gemellaro, Canevari, Tuccimei, per non citare che i più recenti. Nè servirebbe allo scopo che mi propongo il dilungarsi in descrizioni teoriche sulla mineralizzazione dei nostri giacimenti, o tecniche sulla coltivazione delle miniere; ben altri lo hanno fatto con vasta dottrina, dagli ingegneri del « Corpo Reale delle Miniere » ai liberi professionisti: mi limiterò a parlare del lato economico-industriale del problema che ci interessa, partendo da un caposaldo ormai incrollabile, che per noi italiani ha la maggiore importanza: che in Italia, della lignite, ve ne è si può dire in ogni regione e in quantità spesso superiore a quanto non si immagini dalla generalità.

UN PO' DI STORIA RETROSPETTIVA: IN ITALIA. In un opuscolo dato alle stampe nel marzo 1891: *I prodotti della distillazione delle ligniti italiane sostituiti totalmente al carbon fossile,* firmato oltre che dal sottoscritto, dal fratello Carlo, si può leggere quanto appresso:

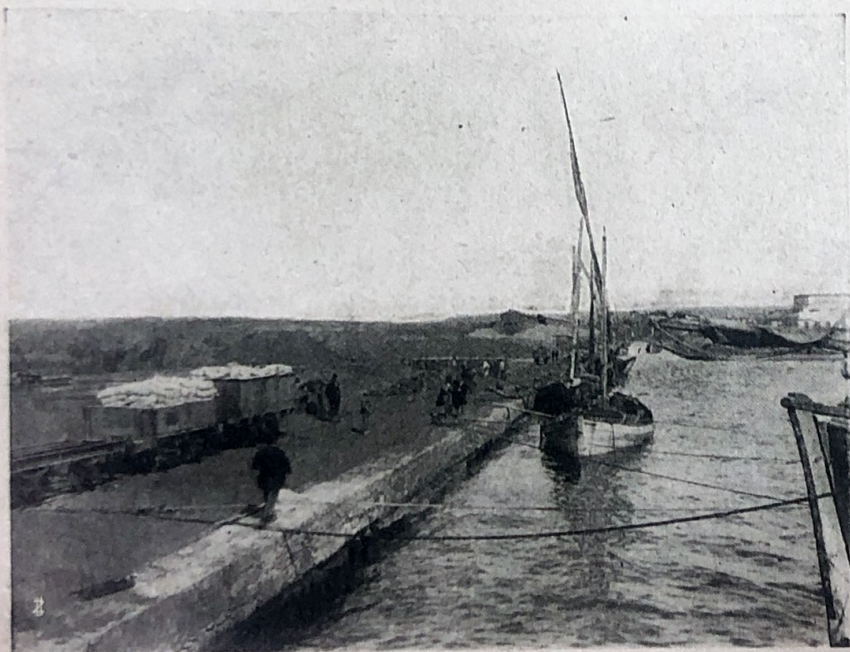
« .... Se le industrie hanno dovuto sino ad oggi rimanere tributarie delle altre nazioni, se l'Italia si trova in triste disagio economico, diamone pur colpa, oltre che alle nostre condizioni politiche, comuni a tutte le giovani potenze, alla mancanza del carbone fossile, che l'industriale belga, francese od inglese paga dalle 8 alle 10 lire la tonnellata, mentre l'industriale italiano paga circa il doppio, od il triplo se ha la fortuna di trovarsi in un porto di mare, anche il quadruplo se ha la disgrazia di esserne lontano.

« Vediamo dalla statistica pubblicata dal Ministero di Agricoltura Industria e Com-

mercio, che soltanto in carbon fossile consumiamo annualmente in Italia oltre 4 milioni di tonnellate, pagando in tal modo all'Inghilterra, alla Francia ed all'Austria dai 110 ai 120 milioni in oro. Orbene, non dipende che da noi far rimanere in Italia buona parte di quel denaro, arricchire la nazione e sviluppare le industrie, utilizzando, in luogo del carbon fossile, la lignite italiana, di cui abbiamo vasti giacimenti appena conosciuti, un vero tesoro nazionale, che sarebbe colpevole lasciare più a lungo inattivo.

« A togliere qualunque idea di esagerazione a queste parole, basterà ricordare, con la succitata statistica, che i giacimenti lignitiferi riconosciuti — diremmo senza quasi cercarli — ammontano a 90, ma purtroppo non vi sono in *attività* che una trentina di miniere — in tutta Italia —, dalle quali si estraggono attualmente circa 400.000 tonnellate di lignite.

« .... Limitiamoci a ricordare i risultati pratici ottenuti sino ad oggi e le proprietà industriali delle ligniti, problema studiato con tanta cura da insigni scienziati d'ogni nazione, che da molti anni chiamarono questo minerale il *combustibile dell'avvenire*.

« Seguendo quanto dice l'ing. Capacci nella *Enciclopedia delle Arti e delle Industrie*, vediamo che la lignite si utilizza: come combustibile solido in forni a fiamma diretta, per gassificazione, per agglomerazione, per carbonizzazione.

PORTO VESME (SARDEGNA): CARICO DELLE LIGNITI.

« **Combustione diretta e gassificazione.** Una lignite comune impiegata in un forno ordinario a fiamma diretta brucia male, dà una bassa temperatura e molta cenere, mentre il gas ottenuto da questa lignite entro gasogeni tipo Siemens, ha una composizione analoga a quello proveniente dal litantrace e produce una temperatura di combustione quasi eguale ai migliori carboni fossili e tale da permettere qualsiasi operazione metallurgica, talchè noi vediamo, senza parlare della Germania, che anche in Italia molte importanti officine siderurgiche impiegano esclusivamente o quasi le ligniti nostrane. Basterà nominare le grandi acciaierie di Terni, le ferriere di S. Giovanni Valdarno, gli altiforni di Piombino, Follonica, Cecina, di Vada, le Società metallurgiche di Livorno, di S. Marcello, le fonderie di rame di Corradini e Mathieu a Napoli, ecc. ecc., tutte ottenendo ottimi risultati economici.

« **Agglomerazione.** Per utilizzare le ligniti scadenti si ricorse alla essiccazione naturale ed artificiale ed alla fabbricazione di mattonelle. Troppo lungo sarebbe il solo accennare ai differenti metodi di una tale fabbricazione, sviluppatissima in Germania, ed a ricordare gli inventori delle macchine destinate a tale scopo: contentiamoci di constatarne i risultati principali:

1° che le panelle di lignite, hanno un potere calorifero *doppio* della lignite, diremo naturale;

2° che con le ligniti picee-schistose si ottengono mattonelle il cui potere calorifico *non* è inferiore a quelle di carbon fossile;

3° che risulta esservi convenienza, non solo nella fabbricazione delle mattonelle colle polveri *inutilizzate* della lignite, ma anche con le ligniti di qualità superiore mescolandole in date proporzioni colla polvere di carbon fossile o col catrame.

« I principali centri di produzione sono la Sassonia, il Nord della Boemia, la Baviera, la Svizzera; da qualche anno se ne *importano* anche in Italia.

« **Carbonizzazione.** Sino dal 1887 l'ing. Sagramoso, per

conto del Comitato per le prove sui combustibili italiani, di cui è presidente l'insigne comm. Ernesto Breda, fece delle esperienze su grande scala nelle officine del Creusot, in Francia, ed alla Miniera Martin, in Vestfalia, cercando di ottenere dalle ligniti il coke metallurgico, per gli impieghi negli alti forni; e vi riuscì infatti, lavando la lignite e mescolandola a litantrace nella proporzione del 40 %: il rendimento in coke fu del 60 %, e, alle officine di Niederrheinsche a Disburgo, si procedè benissimo alla fusione della ghisa.

« Secondo i calcoli dell'ing. Capacci, impiantando una fabbrica in prossimità del mare, il coke ottenuto con tal metodo dalle ligniti, verrebbe a costare, in cifra tonda, 43 lire la tonn., mentre il coke del carbon fossile costa in media dalle 50 alle 55 lire, quindi un risparmio dalle 7 alle 12 lire per tonnellata.

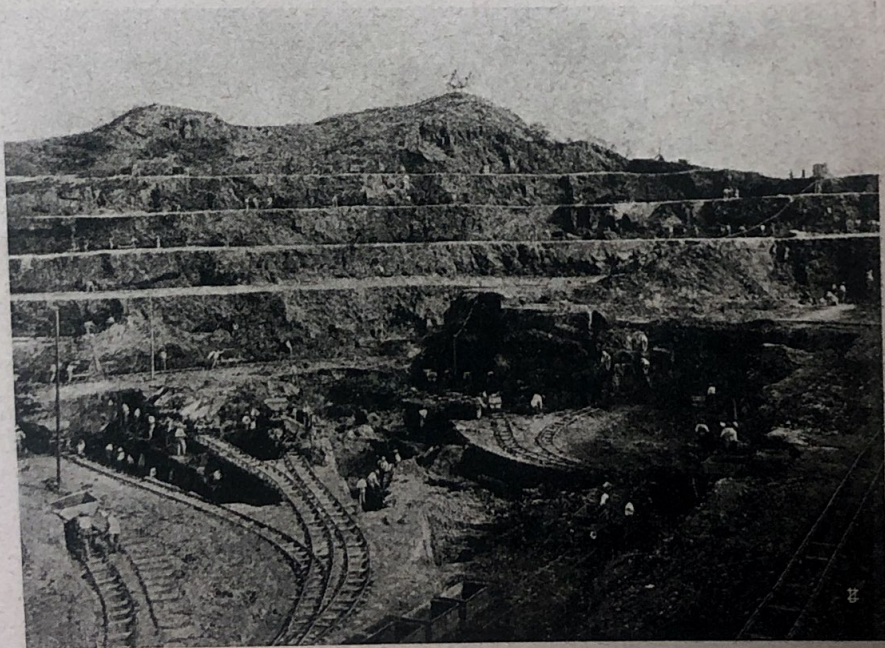
« In Germania, alla miniera di Schallau, con forni a tramoggia, ed in Italia, alla miniera di S. Giovanni Valdarno, per mezzo di buche circolari come per le usuali carbonaie, si ottenne, bruciando differenti qualità di ligniti: il carbone dolce, ottimo per fabbri ed usi domestici; il carbone forte utilizzabile solo per fucine, ed il carbone catramoso, esso pure utilizzabile per le fucine.

« In questi ultimi tempi ha preso sviluppo, in Germania soprattutto, l'industria della distillazione delle ligniti, allo scopo di estrarne il catrame e da questo l'olio per lubrificazione e la paraffina, non che l'olio per illuminazione. Il celebre ingegnere industriale W. Siemens a Londra, ebbe a dire, poco prima della sua morte, in un congresso tecnico: – Non è più che una semplice questione di tempo il veder rimpiazzati i combustibili solidi dagli aeriformi e più precisamente dal gas litantrace, ponendosi per tal modo finalmente un limite allo sperpero di materiale da combustione, tanto enorme oggidì —. Ed in questo mese, l'ingegnere direttore della stazione delle macchine agrarie di Parigi, affermava in una sua relazione che dietro numerose esperienze: — .... l'avvenire della meccanica è riservato non già alle macchine a vapore ma ai motori a gas prodotto dalla distillazione delle antraciti povere, ossia dalla lignite.

« **Potere calorifico.** Secondo lo studio fatto dal Philipps, il potere calorifico dei carboni fossili commerciali ascende a 6946 calorie, mentre nelle nostre ligniti compatte, oscilla da 4000 a 6190, non superando nelle inferiori le 4600.

« Concluderemo col prof. Campani: — ...resta provato che le nostre ligniti possono servire alla produzione di tutti quegli svariati prodotti utilizzabili, che si ottengono dal carbon fossile; due specie di olî, uno leggero e l'altro pesante, che possono servire all'illuminazione, altri olî lubrificanti per ingrassare; l'acido acetico; l'ammoniaca che può servire, se non altro, a preparare il solfato di ammoniaca, usato per fertilizzare i campi; una pece solida, nera (bray), che può tener luogo degli asfalti naturali, come quella del carbon fossile, e che può servire alla fabbricazione degli agglomerati, e la paraffina, per la fabbricazione delle candele —.

« Da quanto abbiamo detto sin qui, emerge, come lo hanno provato scienziati ed industriali, che la lignite può completamente sostituire il carbon fossile.

« E perchè non la si sostituì? si domanderà. Perchè in massima, il rendimento economico era inferiore a quello del litantrace. Infatti coi metodi, per quanto ingegnosi,

MINIERE LIGNITIFERE DEL VALDARNO: BANCO SCOPERTO DEI PIANACCI.

MINIERA CAPUT ACQUAS (BACU ABIS): CANTIERE "RODI".

adoperati fino ad oggi, sia per gassificazione, che per agglomerazione o carbonizzazione, se ne perdevano (in Italia) i differenti sotto prodotti. Ossia, per citare un solo esempio, si otteneva il gas ma si perdeva il coke, il carbone, il black o catrame. Non eravamo arrivati ad ottenere dalle ligniti che un incompleto o limitato sfruttamento industriale e da ciò solo la vittoriosa concorrenza del carbon fossile, dal cui impiego nelle officine del gas nulla si perde.

« Per superare tutti questi ostacoli economici, bisognava ricorrere al modo di utilizzare *completamente* le ligniti, come si utilizzano i carboni fossili, ed è ciò appunto che ha trovato (sarebbe stato più esatto dire *suggerito*) l'egregio avv. Orazio Sapori, proprietario di miniere.

« Coll'applicazione di questo sistema si ottiene contemporaneamente come col carbon fossile, il gas illuminante e per forza motrice, il coke, od il carbone a seconda delle qualità della lignite, il catrame, il bray e quindi l'ammoniaca, l'olio lubrificante e la paraffina; mentre poi distillando la lignite trita, oltre ad ottenere gli stessi sottoprodotti, col carbone rimasto, mescolato al catrame, si fanno degli ottimi pani agglomerati, superiori a quelli ottenuti dal carbon fossile.

« Che il sistema possa ottenere così splendidi risultati, si comprenderà facilmente quando si pensi che esso consiste nè più nè meno che nel distillare le ligniti (meno piccole varianti) come si pratica la distillazione del carbon fossile in tutte le officine del gas; se qualcosa deve sorprenderci, è appunto come un sistema così vecchio e praticato universalmente, non sia stato prima d'oggi generalizzato anche per le ligniti (1).

« Senza parlare dei risultati scientifici ottenuti, delle molte prove fatte dal Sapori, ci limiteremo a riportare le lettere relative agli esperimenti pubblici, sulla distillazione della lignite, fatti a Siena nell'officina del gas, il 5 ottobre 1890, vere prove industriali alle quali assistevono industriali e scienziati convenuti a Siena per quell'occasione, tra i quali ricorderemo il prof. Giannetti della Università senese e l'ing. Fossati, espressamente mandato dal Ministero di Agricoltura Industria e Commercio ».

L'opuscolo suddetto continuava riportando l'esito dei sovracitati esperimenti (ai quali assistette anche un Ispettore del Ministero dei Lavori Pubblici) e dava per esteso le diverse Relazioni, le quali, riassumendo, constatavano (2):

1° Che il carbone naturale, ottenuto dalla distillazione della lignite, xiloide — che è più povera in calorie della picea-schistosa, ecc. — dette all'analisi elementare 7367 calorie e, disseccato a +100°: 7748 c. con il 5.760 % di cenere; che i pani agglomerati (coke di lignite a 10 % di bray) dettero 7072 calorie.

2° Che il coke prodotto dalla distillazione della lignite, può sostituirsi vantaggiosamente nelle arti fabbrili, per uso domestico, ecc., a qualsiasi altra qualità di carbone di legno forte.

3° Che col gas ottenuto dalla distillazione della lignite si ebbe la cottura e fusione perfetta degli smalti, vetri e vetrine su maioliche, come sul biscotto, e quindi può essere

(1) V. *Enciclopedia chimica* (Un. Tipogr. Editr. 1874; supplem. 1889). — R. Wagner, 1975. — M. C. Laboulaye, *Dictionn. des Arts et Manuf.*, Paris (I ediz.) — G. Masson, idem, 1891. — Sobrero, *Chimica docimastica*, Loescher 1877.

(2) *Bollettino Farmaceutico*, disp. novembre 1890.

INTERNO DI MINIERA DEL VALDARNO.

usato nelle industrie vetrarie e ceramiche, in sostituzione di ogni altro combustibile.

4° Che in 45 minuti si ottenne col gas di lignite la messa in pressione di una locomobile da 18 HP con il consumo orario di 12 mc. per mantenerla in tensione.

5° Che in muffole improvvisate, con lo stesso gas di lignite ossigenato, con mantice da fabbro, si ottenne in 10 minuti la fusione del vetro, in 12 quello della ghisa, e in 4, col fornello previamente arroventato, la fusione del bronzo.

6° Che la intensità di luce del gas di lignite era eguale a quella del gas dei fossili inglesi e che, durante la illuminazione della stazione ferroviaria di Siena, la sostituzione del gas di lignite a quello di litantrace *non* venne avvertita.

7° Che dopo 4 ore di distillazione, si ottennero dalla lignite xiloide kg. 33.33 % di sottoprodotto carbone e 31.15 % di gas, oltre a black, ammoniaca, ecc., dai quali si potranno avere olî leggeri e pesanti, benzina, fenolo, aniline, ecc., come si hanno dal carbon fossile.

8° L'assoluta convenienza per l'Italia di dare immediato sviluppo alla escavazione delle ligniti ed alla loro utilizzazione mediante normale distillazione.

L'opuscolo riportava inoltre una bella lettera dell'industriale Angelo Merati di Brescia, che aveva, con non lieve spesa, adottato il sistema della distillazione della lignite nelle sue ferriere, e con tali ottime risultanze da caldeggiare fervorosamente la generalizzazione di tale processo a tutte le industrie italiane; la relazione della prova fatta sul tronco ferroviario Arba-Siena, con agglomerati di sola lignite, il cui esito finale, in confronto agli abituali agglomerati di carbon fossile, denunciava un minor consumo in peso di kg. 13.500, minor cenere in kg. 1, minori scorie in kg. 4, assenza totale di residui nella camera fumo, e quindi minori residui in kg. 4.

Si riportavano inoltre tre articoli circostanziati, comparsi sul giornale *La Tribuna* di Roma, del 17 e 25 novembre 1890 e del 15 gennaio 1891, nei quali venivano resi di pubblica ragione gli esperimenti fatti fino ad allora; i grandi vantaggi economici ottenibili con la pratica utilizzazione delle ligniti; il numero, la denominazione e la ricchezza dei giacimenti lignitiferi, sino a quell'epoca conosciuti e sui quali si poteva contare; l'importanza del problema per l'*avvenire* nazionale.

Facevano seguito a questi articoli, stampati sul più importante periodico della Capitale, il conto del costo della lignite escavata in miniera in L. 10 per tonn. (tempi beati!) tutto compreso, e del beneficio ritraibile adoperandola nelle diverse industrie e il modo di usarla in relazione alla qualità della lignite e all'industria; la statistica del consumo che se ne faceva allora in Italia (produz. 1888-89: Italia 390.320; Francia 438.312; Austria 12.860.255; Germania 17.277.000 tonnellate), irrisorio, allora come adesso, in confronto degli altri Stati; un prospetto con la produzione di tutti i combustibili fossili nel mondo, dei quali, come già si è detto, si importavano in quegli anni in Italia, solo tonnellate 4.400.000.

Lo scritto di 27 anni addietro, dopo aver riassunto come potevano utilizzarsi le nostre ligniti sostituendole al carbon fossile, chiudeva con una calda perorazione all'opera integratrice del governo per lo sviluppo di un'industria, dalla quale poteva dipendere l'avvenire economico e politico della Nazione!

PAOLO STACCHINI.

LA SISTEMAZIONE DEI BORGHI. - LA FRONTE SU PIAZZA PIA. - DAVANTI, LA FONTANA SCOSSA-CAVALLI.

· L'VRBE · MASSIMA ·

IL LIBRO.

L'*Urbe Massima* è prima di tutto un libro, uno di quei libri che si pensa debbano lasciare un segno nella storia della tipografia e delle arti grafiche d'un paese. Ora naturalmente chi ha partecipato a trar fuori da mille difficoltà tecniche e finanziarie il campione d'arte frutto del concorso di ogni mezzo più moderno e di ogni più assicurato consiglio della saggezza dei vecchi — perfetti in tipografia in Italia —; chi, in altre parole, non solo ha pensato e scritto il libro, ma ne è anche stato con pazienza, con fedeltà, con passione d'uomo del mestiere l'impaginatore e il proto ed ha avuto la fiera commozione di vedersi il volume portato a termine, non può non cercar di comunicare ad altri la soddisfazione e, dite pure, l'orgoglio di una paternità d'autore e di editore.

Ma c'è di più. Il monumentale libro-album *L'Urbe Massima* (1) costituisce di per sè solo una vittoria del coraggio editoriale italiano e qualche volta debbo dire romano. Perchè la sontuosissima opera, che forse è la manifestazione editoriale più superba d'Europa durante gli anni di guerra, è stata eseguita in mezzo alle più ostili ed inquietanti condizioni materiali, così da parere insormontabili. Certo io non ne ho conosciute di simili nel mio quarto di secolo ormai di pubblicismo. A malgrado che la carta e la mano d'opera fossero già ad un prezzo da spaventare, a malgrado che le vernici necessarie alle tavole a colori fossero già diventate pressochè introvabili, a malgrado che soventi il biglietto da mille dovesse sostituire quello da cento e che un intiero stabilimento d'arti grafiche fosse adibito al sottile arduo lavoro illustrativo; a malgrado che insomma nessun elemento fosse favorevole, la mia buona volontà s'è trovata accanto l'entusiasmo tutto italiano dell'editore comm. ing. G. Pagnani-Fusconi e lo zelo d'un raro artefice di *clichés*, esemplare son per dire unico di quei grandi operai della bellezza libraria che bisognerà bene abbiano d'ora innanzi in Italia il riconoscimento e la fortuna che si meritano: il Sansaini di Roma, morto poco dopo aver consegnato l'ultimo zinco in tipografia e l'ultima pietra per le tricromie.

(1) PAOLO ORANO: *L'Urbe Massima e l'architettura barocca di A. Brasini*, con oltre trecento illustrazioni, molte tricromie, tavole, piante, su carta di gran lusso, lire 250. In deposito presso la libreria editrice Formiggini in Roma.

(Le grandiose concezioni del Brasini hanno trovato in quest'opera una presentazione imponente e degnissima. Il grande volume è un saggio di superba bellezza e varietà grafica, che giustamente Paolo Orano chiama «sontuosa». — N. d. R.).

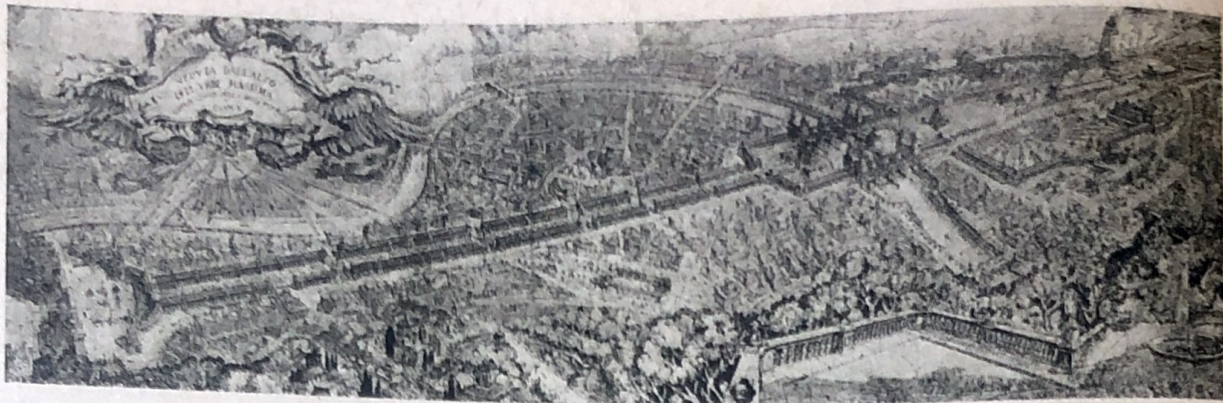
PROSPETTIVA AEREA DEL PROGETTO DI SISTEMAZIONE DEI BORGHI VECCHIO - NUOVO - PIAZZA PIA.

Se mi sono indugiato su questi particolari, l'ho fatto perchè portando a fine una simile iniziativa io ho strappato agli uomini ed alle cose d'Italia la prova sacramentale che noi possiamo fare in splendore di libri, in sontuosità di edizioni quanto e più di quello che si faccia all'estero. Basta volere, basta prodigarsi, basta accompagnare i tecnici, gli artefici della pietra, del rame, dello zinco, basta allearsi all'unico scopo della bellezza con gli esecutori e ci si convincerà sulla base della pratica che ce ne avvantaggeremo e noi autori e loro. L'arte tipografica e l'arte grafica sono pressochè sconosciute agli scrittori, persino ai più di coloro che ne parlano. Noi manchiamo ancora di un pubblico che capisca il libro bello, non che d'una *élite* che sappia farlo. Ma anche questa deficienza sarà colmata dal grande buon volere e dal magnifico orgoglio d'italiani che stanno scaturendo da questa guerra feconda.

L'URBE MASSIMA.

Urbe Massima è il titolo che io ho dato a tutto l'insieme di progetti architettonici ideati e realizzati in disegni e bozzetti modellati dal romano Armando Brasini. A questo architetto singolarissimo ho consacrato in principio del volume un profilo che per la prima volta, credo, in opere così monumentali è stato pubblicato in fac-simile dell'autografo: maniera peregrina di mostrare al pubblico d'eccezione del libro l'attaccamento dell'autore all'opera studiata e presentata al pubblico.

« Armando Brasini — scrivo in questo medaglione — è il caso rarissimo dell'uomo che vince per forza propria; è il ragazzino del manovale, è il muratore, è il « pittore », come lo chiamiamo noi romani, che un giorno s'accampò col pennellone innestato alla canna faccia a faccia ai motivi delle decorazioni sul ponte sospeso dai cornicioni. Egli è l'imbianchino e lo stuccatore che s'è innalzato istintivamente rapido all'arte che crea ».

Ed effettivamente nel ricco materiale che io ho raccolto del Brasini, un osservatore non può tardare a scorgere accanto alla mente agile ed immaginosa dell'architetto che inventa, lo spirito pratico di colui che sa

VEDUTA DALL'ALTO DELL'URBE MASSIMA. - SISTEMAZIONE DELLA ZONA FLAMINIA A ROMA.

anche eseguire e conosce i segreti della costruzione e le risorse del mattone, del travertino, della calce, del cemento, del ferro, delle decorazioni nell'edificare.

Confesso che forse la ragione essenziale, nella scelta dell'architetto italiano da presentare al pubblico con la sua opera, per la quale mi sono fermato al Brasini, è proprio questa capacità tutta italiana e spiccatamente romana della sua competenza di manuale, di decoratore, d'uomo della calcina e del cemento. Il nostro architetto è operaio di ogni mestiere muratorio e l'idea d'un qualsiasi edificio si accompagna subito in lui alla visione precisa degli elementi e delle necessità costruttive.

L'*Urbe Massima* è dunque un vasto progetto di edificazione d'una Roma aggiunta a quella storica e monumentale esistente che continui in ispecial modo la robusta vertebrazione berniniana. Il Brasini deriva da Lorenzo Bernini la vigoria della concezione unita ad una libertà, che permetta di emancipare l'edificio, destinato ad usi pubblici nuovi e del tutto moderni, dalle schiavitù e dalle aridezze del classico romano cinquecentesco.

IL SELCIAROLO ROMANO.
DECORAZIONE SIMBOLICA DEL PROGETTO.

IL COLONNATO DI S. PIETRO.

Ma prima di dare un'idea larga e rapida dell' *Urbe Massima* propriamente detta, sarà bene, a sviluppare l'affermazione fatta che il Brasini intende riallacciare la Roma odierna, la più grande Roma, ai capisaldi berniniani, che il pubblico sappia qual'è nell'opera il progetto per l'assestamento dei Borghi e cioè del quartiere che parte a fianco a Castel S. Angelo sul Tevere e finisce a Piazza S. Pietro.

Vi sono esigenze artistiche da rispettare per chi pensi di assestare tutta quella miseria di casupole addossate attorno ai resti dello squisito Ospedale Santo Spirito e del quartiere in Sassi, della chiesa Traspontina e della Piazza Scossa Cavalli. Ma vi sono anche esigenze civiche che, data l'importanza di Roma e della chiesa di S. Pietro per la cattolicità, sal-

gono alla maggiore significazione di civili.

E nel suo progetto il Brasini rispetta le une e le altre. Rispetta la chiesa della Traspontina, che per noi romani è un gioiello, rispetta il meglio dei particolari di Scossa Cavalli, a cominciare dalla fontana che trasporta nel largo di progettata formazione all'imbocco della nuova arteria, e la nuova arteria traduce in un colonnato dorico, il medesimo di Lorenzo Bernini col medesimo diametro di colonne, nobilitandone ancor più la solennità con una fronte ardita che allaccia e fonde e dà straordinario rilievo agli elementi berniniani.

IL MAUSOLEO DI DANTE. - PARTICOLARE: GRADINATA E PORTICO.

Per tal modo il quartiere dei Borghi di S. Pietro, mentre prolungherebbe la grandiosa impresa di Lorenzo Bernini, donando alla numerosa popolazione artigiana e piccolo borghese che abita i Borghi, una passeggiata coperta e un vasto spazio al riparo per ogni sorta di mercati, attiverebbe anche le due classiche monumentali braccia del colonnato della Piazza che anche in giornate di folla sono lasciate solitarie. Il pubblico ne capirebbe insomma l'importanza per l'intenso traffico che il colonnato nuovo rettilineo dalla Piazza al Tevere attiverebbe.

LA PIÙ GRANDE STRADA DEL MONDO.

Per dare la vertebra all'*Urbe Massima* il progetto si vale del solo piano edilizio degno ed utilizzabile di cui Roma disponga, il Piano Flaminio, da Porta del Popolo a Monte Mario o meglio alle sue propaggini di destra. Si avrebbe così, partendo dal Monumento a Vittorio Emanuele per Piazza Colonna, Piazza del Popolo e tutta la Flaminia, un'arteria di oltre cinque chilometri, rettilinea che si biforcherebbe sul Tevere nei due ponti giganteschi, Costantino e Diocleziano, e si aprirebbe a delimitare piazze e parchi per riunirsi ai due pronai maestosi d'entrata alla stazione nord, che naturalmente dovrebbe essere spostata dalla località più a sinistra, ove il vecchio progetto speciale l'avrebbe destinata a sorgere.

Tutta l'arteria, che s'inizierebbe nel largo reso assai maggiore fuori Porta del Popolo, che ha a destra la rampa dell'ingresso a Villa Umberto I, sarebbe corsa dal medesimo tipo di colonnato berniniano, così da imporre al dorico potente e corretto un carattere fondamentale sviluppato in ogni sorta di edifici pubblici, musei, istituti, palazzi d'ufficio, di banche, o destinati a scuole, teatri, bagni, eccetera. In tal modo la più grande Roma, la città dei due milioni d'abitanti, la Capitale del Regno, il centro di vita e di fede e di gloria della razza che potrà raggiungere, in condizioni favorevoli, i cento milioni all'apparire dell'anno duemila, l'*Urbe Massima*, in una parola, sarebbe salvata dal pericolo di propagarsi senza un qualsiasi rapporto di buon senso, di logica artistica col suo insigne passato, e invece oltre Porta del Popolo sino a Monte Mario, abbracciando la curva del Tevere e tutti i Parioli sino ed oltre Acqua Traversa e Tor di Quinto, continuerebbe, senza venir meno alle norme della bellezza architettonica essenzialmente romana, quale è quella del secolo decimosettimo, l'opera iniziata dagli architetti che veramente prepararono ma non poterono che sbozzare un'opera che l'Italia vit-

toriosa nella sua capitale gelosa e gloriosa potrà realizzare.

I PARTICOLARI.

Non mi è dato indugiarmi a descrivere i particolari del progetto fenomenale che potrà chiamare a lavorare in Roma centinaia di architetti e d'ingegneri e centinaia di migliaia d'operai. I competenti, gli amatori bisognerà che direttamente compulsino il libro. Ogni particolare è in f ndo un progetto grandioso. Si pensi che è implicito nelle costruzioni dei due ponti giganteschi sul Tevere, tra i quali avrebbe una situazione d'isolotto Ponte Molle, quel Ponte Milvio che ci ricorda i Saxa Rubra ove Costantino battè Massenzio, l'allargamento del fiume e un sistema di cascate nel fiume che arricchisse la massa d'acqua del Tevere navigabile di qui al mare, arteria commerciale di primissim'ordine della rinnovellata e moltiplicata città.

Aggiungerò che dinanzi all'apertura della grande stazione dovrebbe inalzarsi il Mausoleo a Dante, il più tipico edificio dell'epoca nostra, il quale dovrebbe al medesimo tempo essere il sacrario del culto alla *Divina Commedia* per esteso scritta sulle mastodontiche pareti interne ed illustrata da gruppi in bronzo ed in marmo, e insieme il faro poderoso della grande stazione e della immensa passeggiata distribuita in piazze, in ninfei, in clivi, in gradinate.

IL MAUSOLEO DI DANTE. - PARTICOLARE: LA SOMMITÀ COL FARO.

E altro vorrei aggiungere. Ma lo spazio è ormai tiranno quanto la guerra, e quanto ho riassunto di volo e per sommi capi credo possa bastare a dare un'idea del progetto brasiniano.

Da scrittore, o meglio da descrittore, da editore del libro, io ho cercato di fare soprattutto un'opera che fosse omaggio all'ingegno italiano ed alla grandezza di Roma ed al suo avvenire che è quello d'Italia. E non ho desiderio più vivo di quello che il pubblico, così numeroso e così eletto di questa Rivista d'energia e di civiltà, prenda a queste iniziative che costano tenacie, danaro ed entusiasmo indicibili, almeno un interesse degno. È dovere di tutti abituarci a promuovere iniziative di forza, di nobiltà, di bellezza e di pubblica utilità; è dovere di tutti di prepararci e di preparare la generazione novissima ed eroica ad imprimere l'orma del suo pensiero, della sua coscienza e del suo gusto in un'arte nuova, nella nuova città liberamente schiettamente italiana.

PAOLO ORANO.

GLI ORARI.

Chi, coprendo una carica pubblica alta o bassa — Ministro, Deputato, o Consigliere comunale soltanto — non ha almeno una volta domandato alle ferrovie un cambiamento di orari od una fermata di treno? Chi, nel prestarsi a questo piccolo fastidio della sua posizione, ha mai pensato alle difficoltà cui dava luogo la sua domanda apparentemente così onesta?

Sembra, in verità, a chi guardi le cose superficialmente, che tra il far partire un treno mezz'ora prima o mezz'ora dopo non debba correr differenza alcuna, e che far fermare un diretto una volta di più costituisca al massimo un tollerabile sacrifizio pel personale ferroviario, obbligato a qualche piccola prestazione supplementare. Invece le cose sono assai più complicate e il saperlo con una certa approssimazione può riuscire utile. Il pubblico rendendosi in qualche modo conto del perchè le ferrovie — sieno di Stato o private, sieno anche modeste tramvie, con un servizio molto semplice — si ostinino nella maggior parte dei casi a far cattivo viso alle richieste di modificazioni di orario, diverrà meno propenso a chiedere e più disposto ad accomodarsi ai rifiuti.

Il che non vuol dire affatto — è bene avvertirlo subito — che il pubblico abbia sempre torto a chiedere e le ferrovie sempre buon motivo a rifiutare. Tutt'altro. Nelle amministrazioni, specialmente in quelle molto grandi, alligna facilmente il vizio della *routine,* che porta a risolvere le questioni sempre allo stesso modo per effetto di pigrizia mentale. Se su dieci casi si ha per nove ragione a respingere, si finisce facilmente coll'adottare il « no » come regola generale, risparmiando il fastidio dell'esame. Nasce pure, di conseguenza, quella presunzione d'infallibilità che, anche quando è ingenua e sincera, non è meno pericolosa perchè fa sorgere la intolleranza per ogni forma di controllo. Ma guai se il controllo mancasse: lo spettro della burocrazia che ora ossessiona, forse un po' esageratamente, gli uomini attivi, finirebbe col diventare una intollerabile realtà. Senonchè un rimedio a tutto questo — non vogliamo divagare dal nostro modesto campo — è che il pubblico sappia discutere con una certa esattezza contrapponendo ragioni a ragioni.

Insomma, vogliamo fare un po' la conoscenza degli orari. Dico conoscenza intima perchè quella esteriore l'abbiamo di già. Tutti comperiamo ogni mese quel nostro « orario ufficiale » dalla caratteristica copertina gialla e, salvo qualche vecchia signora costretta a chieder l'aiuto del vicino, non vi è ospite di una vettura ferroviaria, almeno delle prime classi, che non si raccapezzi con maggiore o minor disinvoltura in quel dedalo di carte geografiche, di richiami, di frecce, di segni convenzionali. Chi poi ha messo il capo fuori i confini, ha dimestichezza col *Livret Chaix,* coi varî *Kursbuch,* eccetera. Ma questo è come conoscere una persona appena di vista: noi vogliamo saperne qualche cosa di più. Al quale intento ci gioverà cercar d'indagare come si fanno gli orari.

***

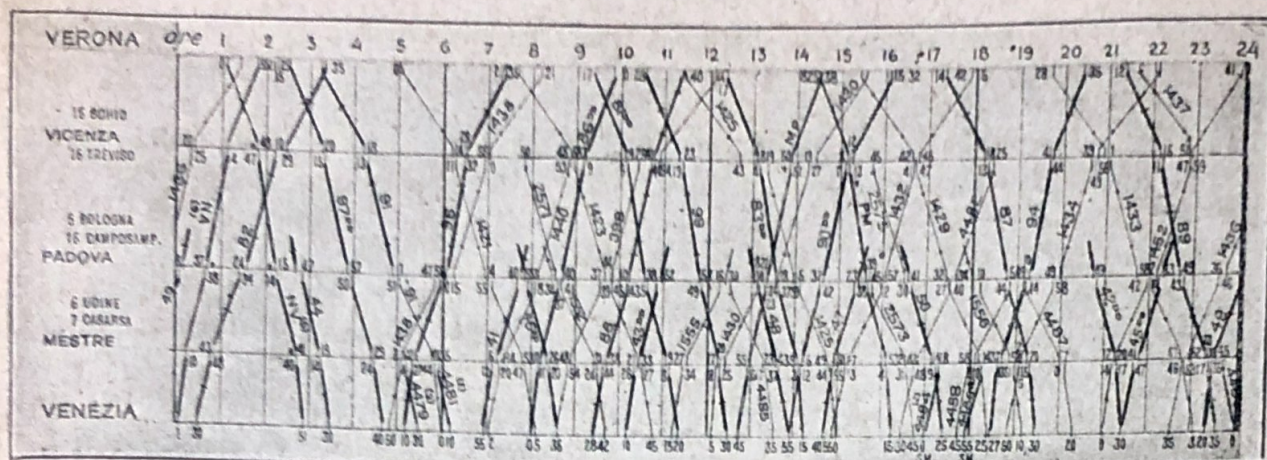
Se si dovesse creare di sana pianta l'orario di una grande Rete ferroviaria come quella, poniamo, delle nostre ferrovie dello Stato i cui treni in tempi normali percor-

sono 200.000 chilometri al giorno, s'incontrerebbero insormontabili difficoltà. Non vi è alcuna teoria che insegni a far bene gli orari. È solo l'esperienza di lunghi anni che permette di stabilire se un treno è indovinato, se cioè corrisponde alle esigenze della maggioranza del pubblico e ad alcune esigenze proprie dell'esercizio ferroviario. Avrete notato che certi treni, salvo lievi spostamenti in anticipo od in ritardo, si perpetuano per lunga serie di anni, malgrado mutamenti di amministrazioni e altre vicende. Ciò vuol dire che si è colpito nel segno, avvicinandosi a quello che può essere il desiderio dei viaggiatori. L'orario crea a sua volta delle abitudini e si ha quindi un completo adattamento, che sarebbe erroneo turbare con variazioni radicali. Per chi parte le ore più comode sono quelle del mattino, del mezzogiorno o della sera; ma è ovvio che applicando questo criterio alle città importanti dalle quali i treni hanno origine, i centri secondari restano sacrificati. È difatti dalle città di provincia che parte il maggior numero di reclami. Bisogna, per riguardo alle piccole città attenuare, in confronto delle grandi, il criterio anzidetto.

Gli orari trovano, dunque, una base in questo insieme di cognizioni, di constatazioni, di abitudini. Ma poichè il traffico subisce continue fluttuazioni, oppure si sposta per l'apertura di nuove linee, si orienta in modo diverso pel sorgere di nuovi bisogni, gli orari debbono anche continuamente adattarsi a questo mutevole stato di cose, pur non potendo aspirare a raggiungere quella perfezione che dovrebbe essere rappresentata dalla soddisfazione di tutti. Aggiungasi che nell'orario, il quale può considerarsi come la sintesi del servizio ferroviario, si ripercuotono tutti i perfezionamenti che linee e materiale vanno continuamente subendo. Se una stazione è ingrandita, se il binario è rafforzato, se si costruiscono locomotive più potenti, il pubblico ne risente i vantaggi solo quando l'orario vi si adatta. Se, infine, tiensi presente che tutti i treni sono legati fra loro come le maglie di una rete intrecciata su due elementi inafferrabili, lo spazio ed il tempo, giacchè fra un treno e l'altro deve intercorrere una certa distanza, alle stazioni di diramazione si debbono assicurare le coincidenze, e vi sono infinite esigenze tecniche da rispettare, di leggieri si comprende come sia difficile fare gli orari.

Lo studio degli orari forma, difatti, nelle grandi amministrazioni ferroviarie, l'oggetto di una specializzazione, in quanto occorre destinarvi persone dotate di attitudini che non sono di tutti: attenzione, prontezza, memoria. Un orarista si può paragonare ad un grande giocatore di scacchi: come questi prevede le più lontane conseguenze della mossa cui si accinge, così quegli deve avere in mente la tela dei treni principali delle sue linee e veder subito in qual guisa, spostandone uno, gli altri debbano essere spostati.

A parte i ritocchi parziali che, come dicevamo, si debbono fare di continuo, l'orario subisce i maggiori mutamenti ogni sei mesi: al cominciare dell'estate e al cominciare dell'inverno. La ragione se ne comprende. Le stagioni alterano il valore dell'ora: le sette di inverno sono un'ora mattutina, di estate un'ora comoda. Durante l'estate su alcune linee si viaggia di più. Ad ogni modo la prima cosa da mettere a posto in queste periodiche revisioni sono le corrispondenze internazionali. I treni che congiungono, ad esempio, due capitali di grandi Stati hanno esigenze che non si può far a meno di rispettare. Gli accordi a questo riguardo fra le amministrazioni dei diversi paesi non sono mai facili: diventano faticosissimi quando — e non è cosa rara — vi s'immischia la politica. Certe facilitazioni si debbono, altre non si debbono accordare. (Pensate un po' quanto dava da penare al Ministro austriaco delle ferrovie la tendenza italiana a stabilire comunicazioni celeri fra Venezia e Trieste per la brevissima via di Cervignano!). E allora sono le false difficoltà tecniche che bisogna mettere in giuoco per coonestare i rifiuti. I funzionari che prendono parte a queste conferenze ammanite sempre — parliamo dei tempi di pace — con una certa pompa e accompagnate da un gran lusso di banchetti e di discorsi, stanno un po' fra l'ingegnere e il diplomatico: le loro speciali fatiche trovano compenso in un'abbondante pioggia di decorazioni di ogni colore e nazionalità.

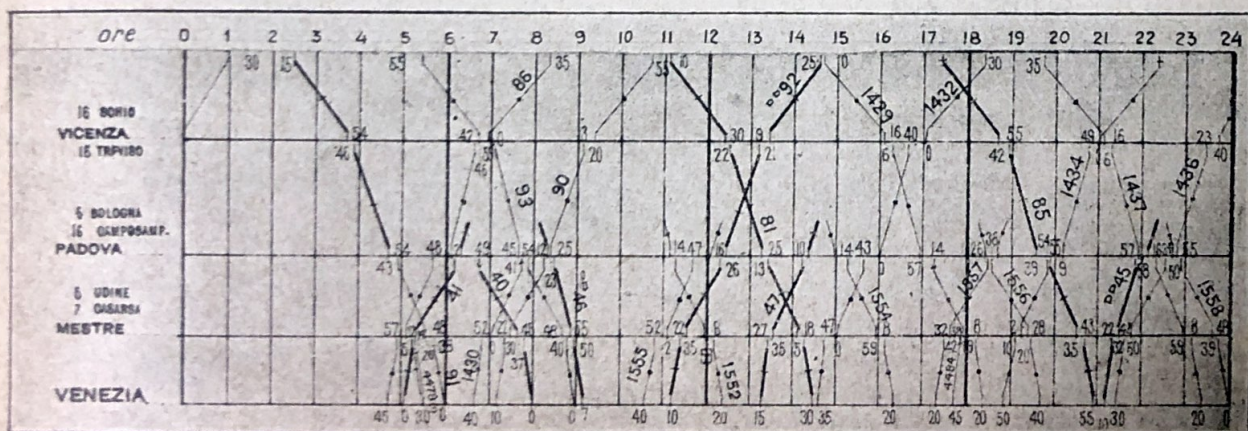
Anche gli orari interni dànno da fare quando le Amministrazioni interessate sono parecchie: un caso del genere è quello dei servizi ferroviari e di navigazione che fan-

ORARIO GRAFICO DELLA LINEA VERONA-VENEZIA: ESTATE 1914.

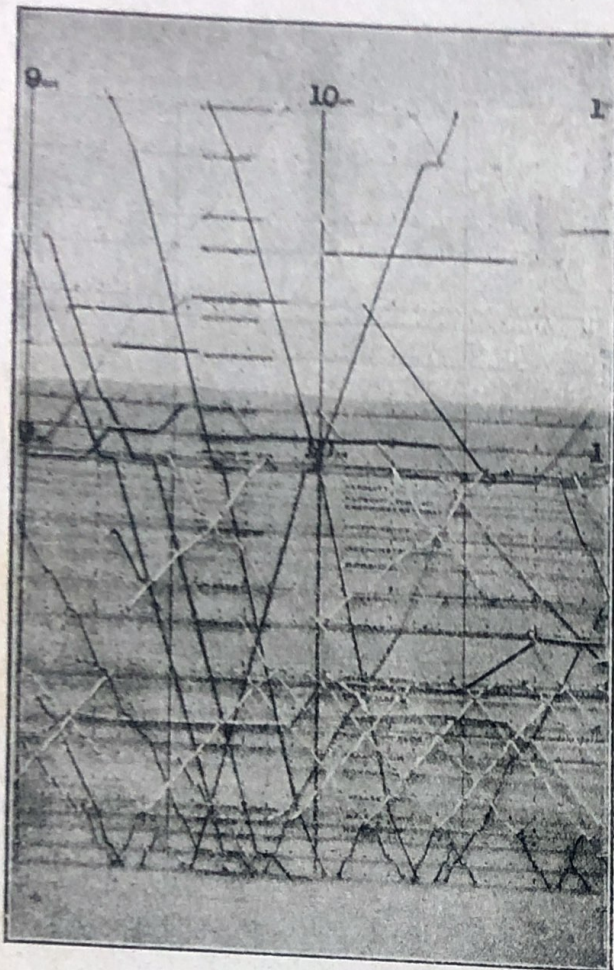
no capo ai laghi lombardi. Ed anche per questi orari si fanno delle conferenze, ove una diplomazia più modesta e più leggiera deve pure essere esercitata per placare qualche piccolo interesse elettorale, accontentandolo o fingendo di accontentarlo.

Chiuse le conferenze, messi a posto i treni difficili, comincia l'oscuro e paziente lavoro di tessitura: tira di qua, accomoda di là l'orario è completo e si porta a conoscenza del pubblico.... talvolta dopo che è andato in vigore.

***

Malgrado tutto questo, nel lavoro complesso degli orari non sarebbe possibile raccapezzarsi se non si fosse guidati dal lume di qualche principio.

Uno di tali principî e forse il più importante è quello pel quale il traffico vien distribuito fra due grandi categorie di treni che, per intenderci, diremo *treni celeri* e *treni lenti*. Si potrebbe anche dire con linguaggio più comune treni *diretti* e treni *omnibus*, se non fosse stata creata tutta una ricca terminologia: *direttissimi, accelerati, locali* e simili. Questi vari nomi corrispondono a categorie intermedie, nelle quali si riflette più o meno la caratteristica propria ai treni celeri, che è la grande velocità di marcia e la eliminazione delle fermate nelle stazioni di scarsa importanza, in contrapposto a quella dei treni lenti che hanno velocità di marcia minore e si arrestano in tutte quante le stazioni. Questa classificazione risponde ad una distinzione fondamentale che si può fare nel traffico secondo che è a lunga od a breve distanza. Se il traffico lontano si volesse servire cogli stessi treni destinati al traffico vicino, si danneggerebbe il primo senza avvantaggiare il secondo. È il traffico distante che ha bisogno della grande celerità, raggiungibile con due mezzi: l'effettiva rapidità di marcia e l'abolizione delle fermate e più, badisi, con questo secondo che col primo mezzo. Pel traffico a percorsi brevi la grande velocità, che è costosa, riuscirebbe superflua e delle fermate non si potrebbe, naturalmente, fare a meno.

ORARIO GRAFICO DELLA LINEA VERONA-VENEZIA: ESTATE 1917.

L'importanza di questo principio è grandissima, quantunque non sia apprezzata al giusto, tanto è vero che alcuni propugnano per la trazione elettrica l'adozione di treni brevi e frequenti che, come vedremo, dovrebbero portar tutti la stessa velocità, la

ORARIO A FILI DI SETA.

quale non potrebbe esser molto elevata. Ma chi sopporterebbe un viaggio da Milano a Roma in treno omnibus, sia pure elettrico?

Una prova della utilità della indicata distinzione sta nel fatto ch'essa — e ciò forse non tutti sanno — è applicata, come al traffico viaggiatori, anche al traffico merci, nel quale si hanno egualmente treni diretti che fermano solo nelle stazioni importanti e treni omnibus che fermano in tutte le stazioni. Non sarebbe, infatti, un errore far partire da Milano i carri diretti a Piacenza insieme a quelli per Rogoredo, Melegnano, Tavazzano, ecc.? I carri di Piacenza dovrebbero fermarsi in tutte le stazioni intermedie (vedremo che una fermata costa) e andar su e giù inutilmente nelle manovre (anche le manovre costano, e come!). Sarà invece assai opportuno fare un treno *merci diretto* che composto di soli carri per Piacenza vada a quest'ultima stazione *sans rompre charge*, come dicono i francesi, e senza fermarsi; mentre i carri delle stazioni intermedie si daranno ad un *merci omnibus* che fermerà dappertutto.

Ora che abbiamo visto come si giustifica la contemporanea esistenza dei treni che fermano e di quelli che non fermano in tutte le stazioni, ritornando al caso dei viaggiatori, diremo che il difficile sta appunto nello scegliere, pei treni non destinati a fermarsi dappertutto, i punti di fermata. È in questo che le ferrovie non riescono a mettersi di accordo col pubblico. Tutti pretenderemmo che i treni diretti si fermassero nelle nostre stazioni; ma non riflettiamo che, se tutti fossimo accontentati, non esisterebbero più treni diretti.

Ciò che è giusto pretendere, invece, è che i treni delle diverse categorie sieno posti in tale relazione fra loro da permettere, a chi inizia un lungo viaggio da una piccola stazione, di servirsi col minor disagio del treno diretto raggiungendolo nella prossima località di fermata. Lo scopo si consegue in più modi. Uno consiste nel far sì che i diretti risultino sempre preceduti o seguiti a breve intervallo di tempo da treni omnibus, in guisa che funzionino rispetto a quelli da *raccoglitori* e *distributori*.

Partendo da una stazione ove non fermano i diretti per andar lontano, il viaggiatore sceglierà quindi l'omnibus che lo porti alla prossima stazione importante pochi minuti prima del passaggio del diretto: quivi trasborda. Al ritorno troverà un omnibus che partirà subito dopo l'arrivo del diretto.

Lo stesso scopo, dicevamo, si può raggiungere diversamente. Facendo, per esempio, in modo, che il treno celere, giunto ad un certo punto del suo percorso, si trasformi in treno lento. Così, un diretto che, partendo da Roma alla sera, giungesse a Piacenza nelle prime ore del mattino, molto opportunamente si trasformerebbe in omnibus (fermandosi a tutte le stazioni) o in accelerato (fermandosi nelle stazioni di maggior traffico) pel percorso Piacenza-Milano. È ovvio che si può fare il viceversa: un treno, destinato ad essere diretto per la maggior parte del suo percorso, può essere omnibus pel primo tronco del suo lungo cammino. E

analogamente può farsi in modo che un diretto a grande percorso sia accelerato nel primo e nell'ultimo tratto; cosa tanto più opportuna che nei pressi delle grandi città vi è sempre notevole densità di traffico per l'attrazione ch'esse esercitano sui centri vicini.

***

Prima di entrare in qualche altra particolarità sugli orari, può essere interessante vedere com'essi si rappresentino.

È agevole persuadersi che col sistema degli indicatori in vendita al pubblico non sarebbe possibile studiare gli orari, specialmente quelli delle linee molto frequentate. Occorre ricorrere ad un metodo che permetta di sostituire all'idea astratta della corsa di un treno fra due stazioni qualche cosa di materiale e di visibile. È il metodo grafico, la cui invenzione, disputata fra parecchi nomi, risale ai primi tempi dello sviluppo ferroviario. Ma è l'uovo di Colombo. Se su una verticale segniamo le stazioni nel modo come si succedono in realtà e da ogni punto che rappresenta una stazione facciamo partire una orizzontale sulla quale ad intervalli regolari tracciamo le ore della giornata e le ore dividiamo in minuti, ci basta congiungere i punti corrispondenti al momento dell'arrivo e della partenza del treno in ciascuna stazione per ottenere un linea che è la immagine mentale della corsa. Avremo così tante linee quanti sono i treni e potremo subito distinguere i convogli che vanno in un senso da quelli che vanno in senso opposto; fissare le stazioni in cui, se la linea è a semplice binario, hanno luogo gl'incroci; segnare le coincidenze e via discorrendo.

Questi orari ora sono usati dai soli ferrovieri, ma potrebbero benissimo diffondersi nel pubblico. Già, mentre da noi l'orario grafico è distribuito ai funzionari elevati — e forse vi è ancora qualche vecchio capostazione che non vuol saperne — in altri paesi macchinisti e frenatori lo usano correntemente. Tutte le persone colte lo troverebbero assai più comodo dell'orario a numeri. Ufficiali, professionisti che sanno usare una carta topografica e comprendono un diagramma statistico, operai che sanno interpretare un disegno geometrico non troverebbero difficoltà alcuna a servirsi dell'orario grafico.

ORARIO GRAFICO DI TIPO POSTALE.

Esso serve a tante cose, cui l'orario numerico non si presta: noi ce ne avvaliamo per mostrare nella nostra prima illustrazio-

ne come la guerra abbia ridotto i treni: è l'orario della linea Verona-Venezia che, prima denso dei treni, è diventato rado come un albero che perde le foglie. Ma l'albero rinverdirà...

Il commesso viaggiatore o l'uomo di affari che frequentasse sempre la stessa linea potrebbe fabbricarsi per sè un orario molto comodo ricorrendo ad un sistema proposto in Inghilterra e rappresentato dalla nostra seconda figura. Si abbia un foglio di celluloide sul quale siano tracciate le linee delle stazioni e sulle linee tanti forellini corrispondenti ai minuti (basta numerare di due in due o di cinque in cinque). Con sottili fili di seta che si potranno introdurre nei forellini corrispondenti alle ore di arrivo o di partenza s'individueranno i treni. Ad ogni cambiamento di orario un breve lavoro di pazienza vi permetterà di aggiornare la vostra tavoletta che porterete comodamente in tasca.

Un orario di questo genere si presta facilmente alla sovrapposizione delle linee. Supponiamo che v'interessi il percorso Milano-Bergamo. Sullo stesso cartoncino potrete segnare sia i treni che percorrono la via di Treviglio come quelli che seguono la via di Usmate; per distinguergli userete fili di diverso colore.

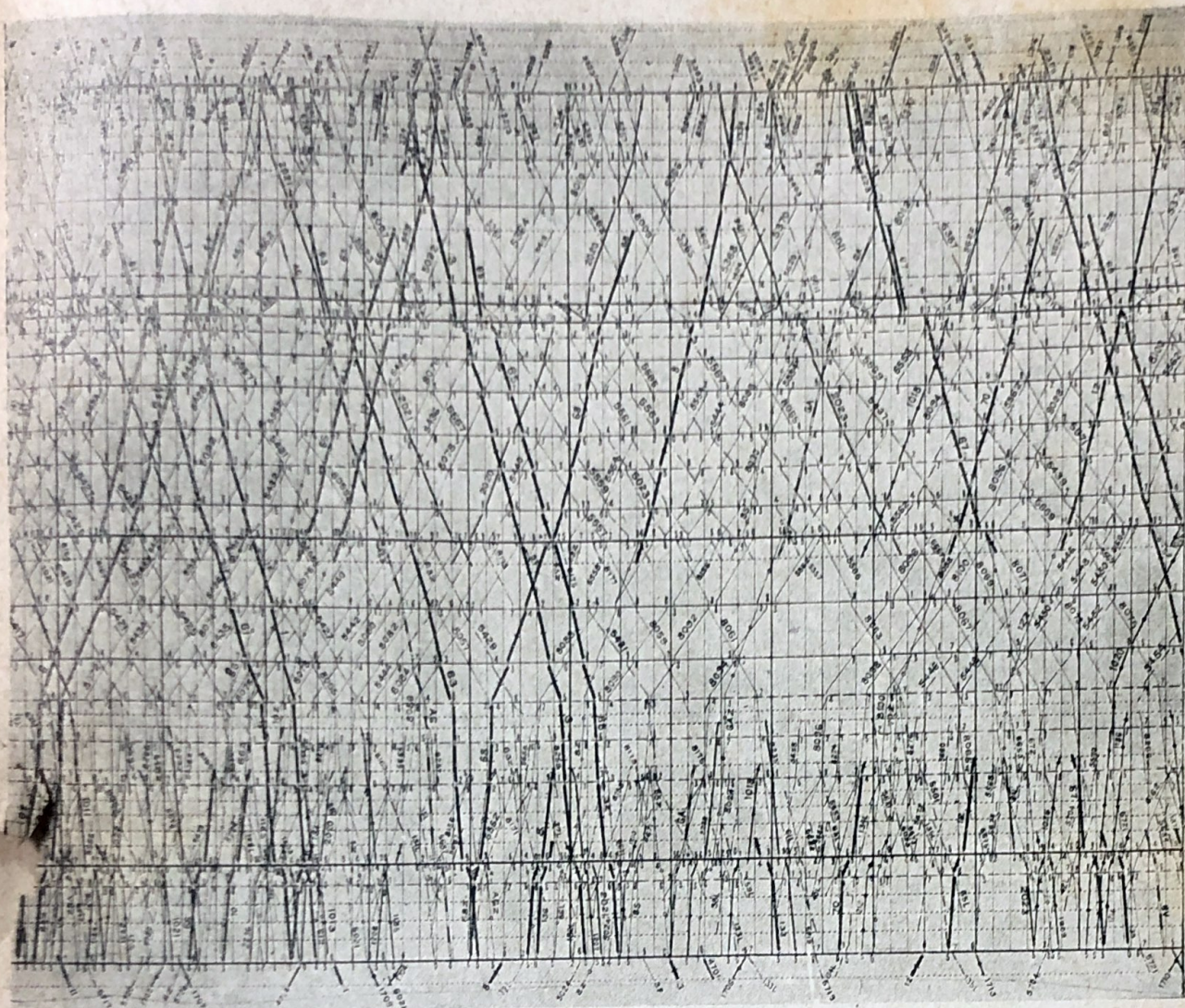
Un altro modo di rappresentare i treni graficamente è quello indicato dalla nostra terza figura. Non occorrono spiegazioni; ad ogni treno corrisponde una retta sulla quale sono segnate le ore di arrivo e di partenza a ciascuna stazione. Questo sistema richiama meglio la situazione geografica delle linee e serve bene per alcuni usi (servizi postali e simili) ma non si presta agl'impieghi tecnici perchè non mostra le relazioni che corrono fra treno e treno e, quando i treni da rappresentare sono molti, urta contro difficoltà di dimensioni.

***

Tenendo sott'occhio uno di questi orari grafici potremo fare parecchie utili osservazioni. I treni diretti sono nel disegno distinti dagli omnibus, eventualmente dai treni merci, ricorrendo a linee più o meno marcate; ma noi potremmo distinguerli ad occhio anche se fossero tracciati con linee di tratto uniforme. I diretti sono rappresentati dalle linee che sono le meno inclinate. Il colmo della velocità corrisponderebbe ad un treno che, come un segnale telegrafico, giungesse nello stesso momento in cui parte e un fantastico treno di questo genere sarebbe rappresentato nel grafico da una retta verticale. Più il treno è lento, più cresce il tempo impiegato, più la retta che lo rappresenta s'inclina.

E non è affatto indifferente che i treni susseguentisi abbiano la stessa o diversa velocità.

Quando si tratta di linee molto frequentate, l'orario incappa in ostacoli di circolazione. Abbiamo spesso inteso dire che vi sono ferrovie la cui potenzialità massima è raggiunta. Ciò vuol dire che su quella linea non si possono effettuare nuovi treni, oltre quelli che già vi corrono. Cosa questa facile a comprendersi quando si rifletta che fra un treno e l'altro si deve, per ragioni di sicurezza, mantenere un certo intervallo. Su una data linea che supporremo a doppio binario possono correre però sia cento come duecento treni al giorno: la differenza dipende da parecchie ragioni, ma una delle più importanti è la necessità d'intercalare i treni celeri fra i treni lenti, che devono ricoverarsi per lasciarli passare. La difficoltà è tanto maggiore quanto più elevata è la differenza fra la velocità dei diversi treni e a seconda che le partenze dei treni omnibus o diretti si ripartiscono nelle diverse ore della giornata o si concentrano in alcune ore.

Questo spiega parecchie cose. Si guardi, ad esempio, la nostra ultima illustrazione. È l'orario di una linea frequentatissima, l'Alessandria-Genova per un'epoca di traffico normale, l'inverno del 1908. Il lettore vede subito quale intricata tela di ragno si debba tessere e può comprendere come l'idea dello spostamento di un treno faccia drizzare i capelli in testa. Ma vi potrà far poi un'osservazione curiosa ed è che i treni diretti segnati a grosso tratto sono posti a fasci, cosa per altri aspetti non conveniente. Orbene, l'aver raggruppato più che è stato possibile i treni celeri ha fatto guadagnar spazio nell'orario, ha cioè permesso d'inserirvi qualche treno merci in più, che altrimenti non si sarebbe potuto fare. Per una ragione identica talvolta si accelera la velocità dei treni merci, il che è poco utile perchè aumentando la velocità bisogna ridurre il carico e il trasporto viene a costare di più. Ma acceleran-

UN BRANO DELL' ORARIO DELL' ALESSANDRIA-GENOVA.

do i treni merci se ne rende minore la differenza di velocità con quella dei treni viaggiatori e si può, come nel caso precedente, aumentare il numero dei treni sulla linea.

Ciò che abbiamo detto vale anche a spiegare perchè gli orari militari si fanno, come dicesi, a *treni paralleli,* cioè della stessa velocità e quindi rappresentati da rette che hanno identica inclinazione. In tal modo le ferrovie possono essere portate al loro massimo grado di sfruttamento. Naturalmente, dovendosi adottare una velocità comune, occorre ch'essa sia limitata perchè in tal modo la sicurezza è più garantita e si possono utilizzare tanto le macchine celeri, le quali sono sempre in grado di moderare la loro andatura, quanto le macchine per i treni merci che non potrebbero oltrepassare i limiti di velocità pei quali sono costruite.

Resta così spiegato, infine, perchè quando su una linea frequentatissima si impiantano quattro binari, due di questi si destinano ai treni viaggiatori e due ai treni merci. I treni che si succedono sugli stessi binari risultano così a velocità poco differente e il numero totale dei treni che si possono far circolare diventa maggiore di quello che si avrebbe se i quattro binari venissero destinati promiscuamente ai convogli di ogni categoria.

***

Voltiamo pagina. Passiamo dal campo tecnico al campo economico, quello che soglio chiamare il rovescio della medaglia.

Un'idea che può facilmente farsi strada è che per un'amministrazione ferroviaria, specialmente se molto vasta, fare un treno di più o di meno costituisca piccolo dispendio. Si può pensare che, data l'esistenza di gran numero di macchine, di agenti, di mezzi di ogni genere, estenderne di poco l'impiego non costi quasi nulla. Invece l' esperienza

di tanti anni e di tanti paesi ha messo in luce che la *spesa viva* delle ferrovie cresce col percorso dei treni. Quando dico spesa viva il lettore comprende di che si tratta. Spesa viva di un' operazione è quella che in una impresa in grande si risparmierebbe se l'operazione non si facesse.

Se, dunque, si aggiunge un nuovo treno a quelli che prima si effettuavano, la spesa delle ferrovie cresce di tanto per ogni chilometro di treno. Così un treno di più — più esattamente una *coppia di treni* di più, dovendo ad ogni treno in un senso corrispondere un treno nel senso opposto — fra Milano e Roma, se pure, in tempi normali, si può calcolare la spesa viva ad una sola lira e cinquanta per chilometro, fa salire la spesa annua totale delle Ferrovie dello Stato di qualche cosa come tre quarti di un milione.

Qui mi sento rispondere che l'accrescere i treni è utile perchè in tal modo aumenta il numero dei viaggiatori. Il che è vero, ma soltanto in certi casi e fino ad un certo punto. Tante volte l'istituzione di un nuovo treno lascia immutato il numero dei viaggiatori, i quali non fanno che ripartirsi diversamente fra i vari treni esistenti. In tal caso la maggior spesa è in pura perdita pel bilancio ferroviario, sicchè prima di farla occorre stabilire se alla inevitabile passività si contrappongono vantaggi di altro genere.

Qualche volta l'accrescere i treni può portare, dal punto di vista della spesa, maggiori conseguenze. Così, se una linea offre sei coppie di treni al giorno col solo servizio diurno, quando dovesse fare una coppia in più potrebbe essere obbligata ad istituire il servizio notturno e questo significherebbe raddoppiare buona parte delle spese di esercizio.

Restando in questo ordine di idee, bisogna poi riflettere che nel comporre un orario non si può prescindere da speciali restrizioni economiche. Immaginiamo una linea brevissima che abbia una sola macchina in servizio, la quale rimorchierà i treni successivamente circolando, come dicono i francesi, *à navette* o *a spola*, vale a dire andando su e giù tante volte quante sono le coppie dei treni. È evidente che l'orario è legato a questa forma di esercizio: anticipare o posticipare di molto l'ora di partenza dei treni non si potrebbe senza abbandonare l'esercizio a spola e porre in servizio un'altra macchina con altre vetture. Che se invece di un esercizio così semplice si tratta di casi più complessi, non per questo scompare la necessità di tener conto dei *turni* del materiale e delle persone. Queste e quello debbono, come suol dirsi, esser bene utilizzati, cioè fatti lavorare per un sufficiente numero di ore al giorno, tenendo conto pel materiale di certe esigenze tecniche relative alla manutenzione, alla pulizia, all'accensione se trattasi di macchine e per gli agenti della continuità dei riposi, di un giusto avvicendamento fra servizi più o meno gravosi e di restrizioni imposte da norme governative giustamente intese a tutelare il personale ferroviario ed in modo indiretto la sicurezza dei viaggiatori. Se l'orario non tenesse conto di tutto ciò, le spese crescerebbero e le ferrovie non potrebbero offrire prezzi di viaggio così bassi.

Se un viaggiatore trova incomodo partire alle sei anzichè alle sette deve confortarsi pensando che il piccolo sacrifizio gli rende possibile percorrere per pochi soldi (parlo sempre dei tempi normali) e in breve temp[o] un lungo tragitto.

Talvolta non si chiede un nuovo treno, n[è] uno spostamento di orario, ma appena una fermata. Perchè negare una fermata che rappresenterebbe una grande utilità per molti clienti della ferrovia?

Una fermata costa. Cerchiamo di comprendere perchè. Cosa vuol dire fermare un treno? Applicare i freni ad una gran massa in movimento, annientandone la forza viva mediante sviluppo di attrito fra i ceppi dei freni ed i cerchioni delle ruote, cioè mediante distruzione di materiale per effetto dello sfregamento e produzione di calore inutilizzabile in quanto si disperde nell'aria. Ma a sua volta l' energia che così distruggiamo non si è creata dal nulla; per portare l'enorme massa del treno alla velocità di corsa si è dovuto o consumare del carbone o dei chilowattore, se la forza è elettrica, e un tecnico vi saprebbe dire all' ettogrammo quanto carbone (o quanti chilowattore) occorrono per avviare un convoglio. Fare una fermata di più vuol dire fare anche un avviamento di più e consumare quindi del carbone.

Ma questo sarebbe ancora poco. La fermata costa perchè bisogna poi riprendere il tempo perduto accelerando la marcia del treno in piena linea. Se fate dieci arresti in

più su un percorso di cinque ore e gli arresti vi rappresentano in tutto una perdita di cinquanta minuti, non vi è scampo: o vi dovete rassegnare a compiere il viaggio in cinque ore e cinquanta minuti o dovete accelerare non meno di un sesto la velocità di corsa, cioè se vi bastava viaggiare ad 80 chilometri l'ora, occorre andare a 95, ricorrendo ad una macchina di maggior potenza, e consumando maggior quantità di carbone perchè le resistenze al movimento crescono e non in proporzione semplice, ma in proporzione dei quadrati: nel caso preso ad esempio il consumo del carbone salirebbe di circa il cinquanta per cento.

***

A molti lettori non garberà questa mia insistenza, dirò così, pedagogica; questo volerli obbligare ad acquistare cognizioni che son lontane dal genere dei loro studi e delle loro occupazioni. Ma vorrei si persuadessero che per progredire occorre comprendere. Una delle caratteristiche dei momenti di passaggio nella civiltà (in Italia siamo allo stadio di transizione verso una più elevata situazione industriale) è la confusione delle lingue, di cui il senno antico ci lasciò l'esempio nella torre di Babele, che non potè essere edificata perchè le maestranze non comprendevano gli ordini degli ingegneri di allora. Affinchè la nostra nuova fortuna non resti un edificio a mezzo come la biblica torre dobbiamo fare anzitutto uno sforzo: quello di comprendere, o meglio di comprenderci fra noi.

Vedete quel che avviene ora sui tanti problemi della guerra e del *dopo-guerra?* Uno dice, l'altro contraddice: parlano colla stessa sicumera i dotti e gl'ignoranti. La parola di chi ha speso la vita nello studio non riceve maggior ascolto di quella dell'ultimo improvvisatore di teorie mirabolanti. Dell'esperienza del passato non si vuol sentir parlare. È la confusione delle lingue, perchè non abbiamo, prima di discutere, appreso il linguaggio nel quale deve svolgersi la discussione.

Questo vale per tutto, perfino, come abbiam visto, per gli orari ferroviari.

FILIPPO TAJANI.

PER UN' INDUSTRIA CHE DOVREBBE ESSERE NOSTRA.

Nell'attuale fervore di rinnovazione industriale si è da molti volta l'attenzione alle fabbriche di strumenti musicali, che sono molte nel nostro paese, e che potrebbero, grazie soprattutto alle buone tradizioni che in materia vanta l'Italia già da secoli, offrire con successo i loro prodotti anche al commercio mondiale, solo che fossero indirizzate in modo da vincere l'aspra concorrenza che sul mercato fanno soprattutto le fabbriche tedesche, presentando prodotti ottimi ed a miglior prezzo.

Il prof. Marcel Brillouin del Collegio di Francia, nel *Bollettino per l'incoraggiamento dell'industria nazionale* afferma che mezzo efficace per migliorare la fabbricazione degli strumenti musicali dovrebbe essere quello di fondare un laboratorio di ricerche mantenuto in comune dai costruttori degli strumenti stessi.

Il laboratorio avrebbe largo campo di studi, perchè la materia è ancora scientificamente poco approfondita. Basta accennare ad alcuni dei problemi di tecnica industriale tuttora insoluti.

Anzitutto occorrerebbe definire scientificamente quali siano le trasformazioni che subisce il legno prima di assumere proprietà acustiche permanenti. Il legno, esposto all'aria per molti anni prima di venire impiegato, non solo perde acqua, ma deve subire intime modificazioni di struttura, che non si conoscono esattamente. Lo studio di questo problema potrebbe certamente portare a stabilire dei metodi per la stagionatura accelerata del legno.

Vi sarebbe poi il problema di studiare un succedaneo del legno stabilendo con esattezza le proprietà di densità, elasticità, smorzamento che esso dovrebbe avere. Poi v'è lo studio della funzione meccanica ed elastica delle diverse parti di uno strumento, dal punto di vista di un buon rendimento.

Non si conoscono esattamente i fenomeni che si verificano, durante l'emissione del suono nell'imboccatura degli strumenti ad ancia, nè quale funzione abbia il padiglione degli strumenti a fiato, nè, per esempio, il rapporto tra l'energia per cui la canna di un organo vibra e il lavoro del mantice che alimenta.

Oggi nella costruzione dei violini e degli altri strumenti d'arco, in quella del pianoforte, tutto procede empiricamente, ed è certo che lo studio meccanico di questi istrumenti deve offrire il modo di rimediare ai loro difetti accidentali e di migliorarne la fabbricazione corrente: e si tratta di studi che allo stato attuale della fisica non possono essere più ardui di tanti altri problemi che hanno trovato la loro soluzione precisa. Di qui l'importanza che nell'industria dovrebbe avere un laboratorio il quale si prefiggesse ricerche di acustica istrumentale e di meccanica vibratoria.

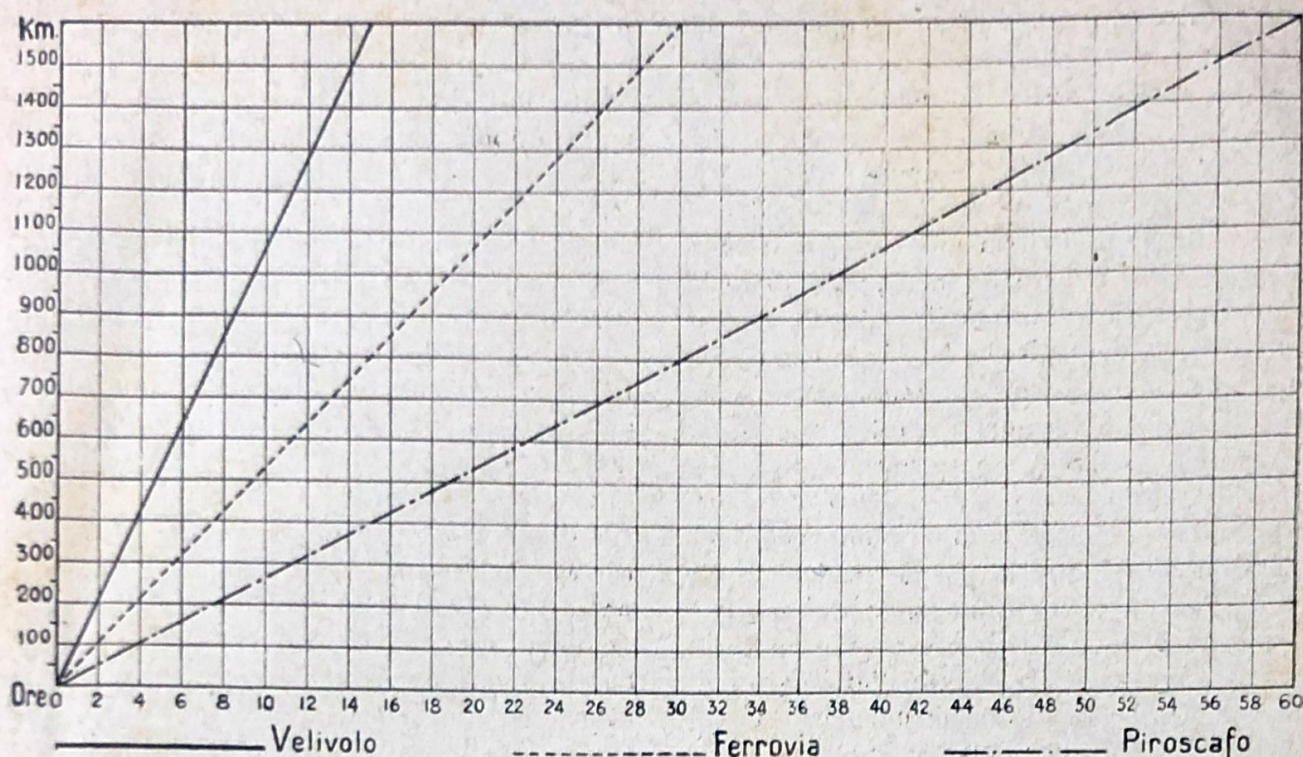
LE VIE DELL'ARIA
I VIAGGIATORI

È ormai noto a tutti che vi sono oggi, in volo bellico, apparecchi capaci di trasportar per aria tre tonnellate di peso oltre il proprio: e tutto fa credere che non sia lontano il giorno in cui le tre tonnellate non saranno più di portata lorda ma di portata utile, commerciale, al netto dell'equipaggio e del combustibile per tre o quattro ore di volo. Ciò significa una trentina di passeggeri, oltre alcuni quintali di posta.

Ho detto tre o quattr'ore, nella persuasione che la tappa media delle linee aeree non supererà appunto i quattrocento chilometri, ma tenderà piuttosto a qualcosa meno che a qualcosa più, per ragioni ovvie di *nutrizione* della linea. Per ora le grandi traversate, come quella dell'Atlantico, sono secondo me da considerarsi puri sforzi sportivi, che serviranno a preparare le future traversate industriali, ma nulla più: per vivere, un servizio ha bisogno di guadagnare, quindi di trasportare tanta roba che lo rimborsi delle spese con un margine di utile. Ora, per traversare l'Atlantico, anche colla sosta a Terranova od alle Azzorre, un velivolo deve tener l'aria quindici ore almeno, deve essere grandissimo, per esser capace della propria benzina e del doppio equipaggio necessario: in tali condizioni, il suo esercizio costerà molto, non meno di dieci o dodici franchi al km., una cinquantina di mila franchi per il volo da Lisbona a Nuova York. Se con questa spesa si potranno trasportare trenta o quaranta persone, si può esser certi di trovar per ogni viaggio tanti clienti che bastino a pagarlo, anche ad un prezzo di passaggio doppio o triplo di quello per via di mare. Ma finchè il velivolo dovrà partire affogato di combustibile, sarebbe pazzesco sperare di trovare ogni settimana un nababbo nevrastenico disposto a pagare il valore di un bel podere per guadagnare tre giorni su cinque!

Credo perciò che della navigazione di lunghissimo corso si potrà parlare, industrialmente, solo quando il perfezionamento dei motori, i migliori tracciati delle superficie portanti ed il risolto problema della navigazione ad altissima quota od *altocorsiera* permettano economicamente le grandissime velocità (100 m. al secondo) a grossi carichi (10 T. almeno). Solo allora — e può darsi che ciò sia presto — i passeggeri transaerei traverseranno sicuri gli oceani, e si farà quietamente il giro del mondo non in ottanta ma in otto giorni, fermandosi qua e là a domandar da pranzo agli amici degli antipodi. Ma per raggiungere tale risultato, occorre sfruttare i mezzi che ora abbiamo, i mezzi nati dalla formidabile spinta della necessità bellica, e sfruttarli naturalmente in modo da ottenerne, col miglior impiego del tempo, un'accelerazione ossia un'intensificazione delle vita nazionale, intesa anche nei suoi rapporti coi popoli vicini (v. *Rivista mensile del T. C. I.* del luglio 1917).

La questione del trasporto viaggiatori è molto più complessa di quella della posta o delle merci. I viaggiatori saranno naturalmente delle classi ricche e vorranno stare nelle migliori condizioni di sicurezza e di comodità, sia durante il tempo della loro permanenza a bordo, sia nel raggiungere o lasciare i porti aerei, i quali dovranno sten-

GRAFICO DIMOSTRANTE L'INCREMENTO DEL VANTAGGIO ASSOLUTO DEL VELIVOLO (100 km. in orario), sulla ferrovia (50 km. in orario) e sui servizi a vapore marittimi (velocità 14 nodi 25 km.)

Ogni millimetro di distanza orizzontale fra le rette indica 12 minuti di precedenza per ugual percorso.
Ogni millimetro di distanza verticale fra le rette indica 10 km. percorsi in più in egual tempo.

dersi il più vicino possibile alle città, anzi possibilmente dentro le città stesse. Citerò come esempio il porto aereo di Roma, studiato nella *Rivista dei Trasporti Aerei* del 25 dicembre 1917. Anche l'ing. G. Rabbeno ha ripetutamente trattato questo argomento (*Rivista marittima* del luglio 1917, *Rivista dei Trasporti Aerei* del febbraio '18) e rimando il cortese lettore a queste diverse pubblicazioni.

Grande coefficiente di comodità sarà dato dalla sempre maggior robustezza degli aerei, che obbligherà ad un sempre minor numero di cambi: è chiaro che non sarà gradevole pei viaggiatori quel dover mutar domicilio tre, quattro, dieci, dodici volte per viaggio. E se è vero che tutto si arriva a fare per necessità, è altresì vero che questa prospettiva, finchè esisterà, allontanerà dal mezzo aereo molte delle persone che ne vorranno trar divertimento, e certo non poche di quelle che non avranno sufficiente fretta da passar sopra qualsiasi disagio pur d'arrivare prima. L'ideale sarà raggiunto quando gli apparecchi saranno tali da affrontare le cento, le duecento ore di volo, con naturalmente quei ritocchi di puro mantenimento, quali si possono effettuare da abilissime ed allenatissime maestranze nei brevi minuti di ogni fermata.

L'apparecchio migliore, specie pel trasporto dei passeggeri, sarà *l'anfibio*, capace di approdare con ugual facilità nell'acqua o sulla terra, e di ripartirne senza mutamenti, senza neanche interrompere il sonno dei viaggiatori, ai quali sarà forse dato — invidiabile destino — di addormentarsi sopra le nevi alpine per svegliarsi carezzati dagli effluvi delle zagare siciliane. Anche qui, come in tante altre cose, Giorgio Rabbeno fu precursore e maestro: egli non si contentò di preconizzare l'anfibio, ma ne disegnò e ne brevettò uno, attualmente in costruzione, avendo a collaboratore l'ing. G. Magaldi.

Ritengo che, risolto il problema della dolcezza dell'atterraggio, in particolarissimo dipendente dall'abilità del pilota, sia di facile soluzione quello delle comodità a bordo, che devono, per la solita ragione, essere le massime compatibili col minimo di peso morto. Sarà dunque còmpito dei costruttori di apparecchi, e specialmente di accessori, di tendere a tutte le raffinatezze che facciano del viaggio aereo non un disagio, che si acconsenta di affrontare per la conquista di altri vantaggi, ma un piacere che può benissimo

essere fine a sè stesso, come quello della navigazione o dell'automobilismo, ed anche non riservato ai milionari. Non bisogna dimenticare che se la sicurezza e la comodità del viaggio assicurassero i « completo » con tal frequenza che le compagnie potessero contare su un minimo, poniamo, di quattro quinti del carico, certi viaggi per via d'aria, molto lunghi o corrispondenti a ferrovie lente o tortuose od a percorsi misti, potrebbero diventare più economici che il trasporto in treno.

Infatti, tenendo ferma la cifra di L. 10 il km. che, secondo me, in tempi meno calamitosi pagherà largamente tutte le spese di un grande velivolo, se la posta comincia a garantirne quattro per le ragioni che dicevamo dianzi non restano da compensare che sei lire, il che, diviso per 24 persone (i 4/5 di 30), ci dà venticinque centesimi per km. e per persona, cioè, per esempio, centocinquanta lire per il viaggio Milano-Napoli. Ora lo stesso viaggio in ferrovia costa ugualmente, e reputo per lo meno improbabile che anche dopo guerra, almeno per diversi anni, venga a costar meno. Non vi è dunque nessun bisogno di far intervenire il valore del tempo, elemento variabile da persona a persona, ma basta considerare che da Milano a Napoli si potrà andare in cinque ore invece che in venti, quindi senza nessuna spesa accessoria, mentre in un viaggio lungo, il viaggiatore più economo deve ben mangiare! Dato questo, sarà facilissimo andare e tornare fra la prima mattina e la sera inoltrata; le possibilità cronologiche del viaggio Milano-Napoli saranno simili a quelle attuali del Milano-Torino. Per cui è da registrare all'attivo del mezzo aereo l'economia altresì di almeno un giorno di albergo.

È certo che questo risultato esige da parte delle compagnie un'intensità ed una regolarità di servizio che è forse ardito sperare a tutta prima, per quanto l'instaurazione del servizio aereo Londra-Parigi, in condizioni climatiche ben più avverse delle nostre, ci incoraggi ad un grande ottimismo. Ma quand'anche le tariffe dovessero esser sensibilmente superiori a quelle enumerate e raggiungere i 40 cent. per chilometro — il che presuppone il mezzo carico assicurato — penso che si troverebbe ancor largamente di che fare questo mezzo carico.

Spingiamoci un po' più lontano. Andiamo da Roma a Tripoli per la via più breve, cioè per la Sardegna e per la Tunisia: sono millecinquecento km. di volo, che al tasso sopraddetto importerebbero 600 lire, ossia, con un lieve sconto, 1000 per l'andata e ritorno; tempo impiegato 13 ore, anche con una fermata doppia a Cagliari per la colazione, mentre coi mezzi soliti, nella migliore ipotesi, ci vogliono tre giorni ed anche tre e mezzo a far lo stesso viaggio, che, andata e ritorno, costa 732 lire, più un'altra settantina di piccole spese inerenti al viaggio stesso, ottocento in tutto. Duecento lire per risparmiare quattro giorni pieni, due all'andata e due al ritorno. È un uomo d'affari ben modesto, quello il cui tempo non vale cinquanta lire al giorno!

Nella viva persuasione che solo un lavoro ostinato ed intenso, ma freddo ed ordinato, possa far rimarginare in breve le ferite economiche aperte dalla guerra, non ho considerato finora il veicolo aereo che come mezzo atto a far risparmiare l'unico strumento di lavoro la cui perdita sia irreparabile: il tempo. Ma vi sarà pur gente, speriamo il meno possibile, che non avrà nulla da fare; e altra gente che dovrà o vorrà riposarsi e per cui non sarà riposo assorbire nella spina dorsale i centoventi o centocinquanta colpi di martello al minuto corrispondenti alle rotaie di unidici o di nove metri; e vi saranno soprattutto lavoratori, occupati dei più urgenti e gravi problemi, per cui il gigantesco spettacolo che si gode dall'alto, la coscienza della formidabile affermazione di forza umana che è lo spazio vinto, saranno un intenso godimento estetico, un ritempramento di forze.

Alla prima, confondendo spazio e velocità, vien fatto di comparare il divario tra ferrovia e velivolo con quello tra diligenza e ferrovia, e di deplorare che ciò che si vede, lo vi vede a velocità molto maggiore, quindi molto peggio. Ma non è vero. In ferrovia, voi vedete, più o meno, le stesse cose che vostra nonna vedeva a traverso il tintinnante cristallo del suo carrozzone: le vedete più velocemente, quindi più male; e la maggior facilità e frequenza dei viaggi ingenerano lo scetticismo, quindi, anche, vedete male perchè guardate meno. È questa una delle ragioni per cui i treni notturni son più affollati dei diurni: si preferisce perdere una notte e non veder dove si passa, che veder dove si passa e perder tempo. Ma dall'alto, da cinquanta come da tremila metri, voi non

vedete le stesse cose allo stesso modo e più in fretta: voi vedete molto più delle stesse cose in un altro modo e più adagio, poichè, per quanto viaggiate a velocità decupla di quella della diligenza, la vostra velocità angolare rispetto a ciò che vedete è molto minore. La traversata delle pianure, tediosa sempre finora, sarà un riposante spettacolo d'infinito verde, una dilettosa carta topografica animata svolgentesi sotto gli occhi; quella delle montagne, che si riduce sovente ad un caleidoscopio di rocce alternantesi coi bruschi tuffi nel buio fragoroso e fumoso dei trafori e cogli abbaglianti ritorni alla luce, sarà la comprensione vera di tutta la maestà che finora soltanto pochi privilegiati dai garretti d'acciaio han potuto contemplare.

Potrà essere un mercante, in tutto il più pratico senso della parola, quel signore che, una fredda chiara mattina di febbraio, si adagerà comodamente nella poltrona n... dell'aero-corriere *Giuseppe Miraglia,* pilota il capitano Tal dei Tali (ha abbattuto, nella guerra trentasei apparecchi avversari, e tre azzurri nastrini stellati spiccano sulla sua giubba). Il velivolo possiede tutti i requisiti più moderni: il pulsare dei motori è soffocato in un silenziatore che, coll'acqua di circolazione, concorre a mantenere nello scafo una gradevole temperatura; le vetrate sono curvate ed orientate in modo da permettere la vista anche sotto di sè; la poltrona, pneumatica, è adorna di un leggio, di cuscini mobili, d'un accendisigaro elettrico, d'una cassettina in cui basta introdurre una lira per averne a disposizione un'ottima bevanda: è anfibio, il che farà considerare con la dovuta calma le due distese marine che si dovranno sorvolare prima della meta: Tripoli d'Africa.

Le sei. L'alba illividisce un poco il profilo delle costruzioni del porto. I tre motori rombano: il guidatore, che non ricorda neppur più altre partenze mattutine — contro la morte e verso la gloria, quelle — siede nella sua cabinetta chiusa, senza elmo e senza pelliccia, perchè ormai non si cade più, e non fa più freddo lassù che quaggiù. Un minuto di attenzione all'isocronismo delle esplosioni: il grande triplano s'avventa sulla grigia andana di cemento, *siede* un poco, prende l'a-

GRAFICO DIMOSTRATIVO DELLA DIFFERENZA FRA IL TEMPO IMPIEGATO DAL MEZZO ATTUALE (TEMPO DI PACE) E DA UN SERVIZIO AEREO.

1. Milano-Genova.
2. Milano-Roma.
3. Milano-Napoli.
4. Milano-Messina.
5. Milano-Cagliari.
6. Milano-Tripoli.
7. Milano-Rodi.
8. Milano-Massaua.
9. Milano-Mogadiscio.

Il totale del bianco e del nero indica il tempo del mezzo attuale: il bianco, il tempo del mezzo aereo: il nero il vantaggio assoluto del mezzo aereo sull'attuale. La colonna intiera indica 5 giorni di viaggio. Un millimetro in colonna verticale = 1 ora.

ria. Il campo si abbassa rapidamente, le costruzioni si appiattiscono, la metropoli lombarda non appare più che come la sua propria pianta, in mezzo alla grassa pianura. Sulla parete prodiera della cabina, lo stilo del barografo comincia a segnare una retta orizzontale, passa sopra il segno verde della quota tremila. La lancetta del tachimetro è sui cenciquanta km.: quarantadue metri al secondo.

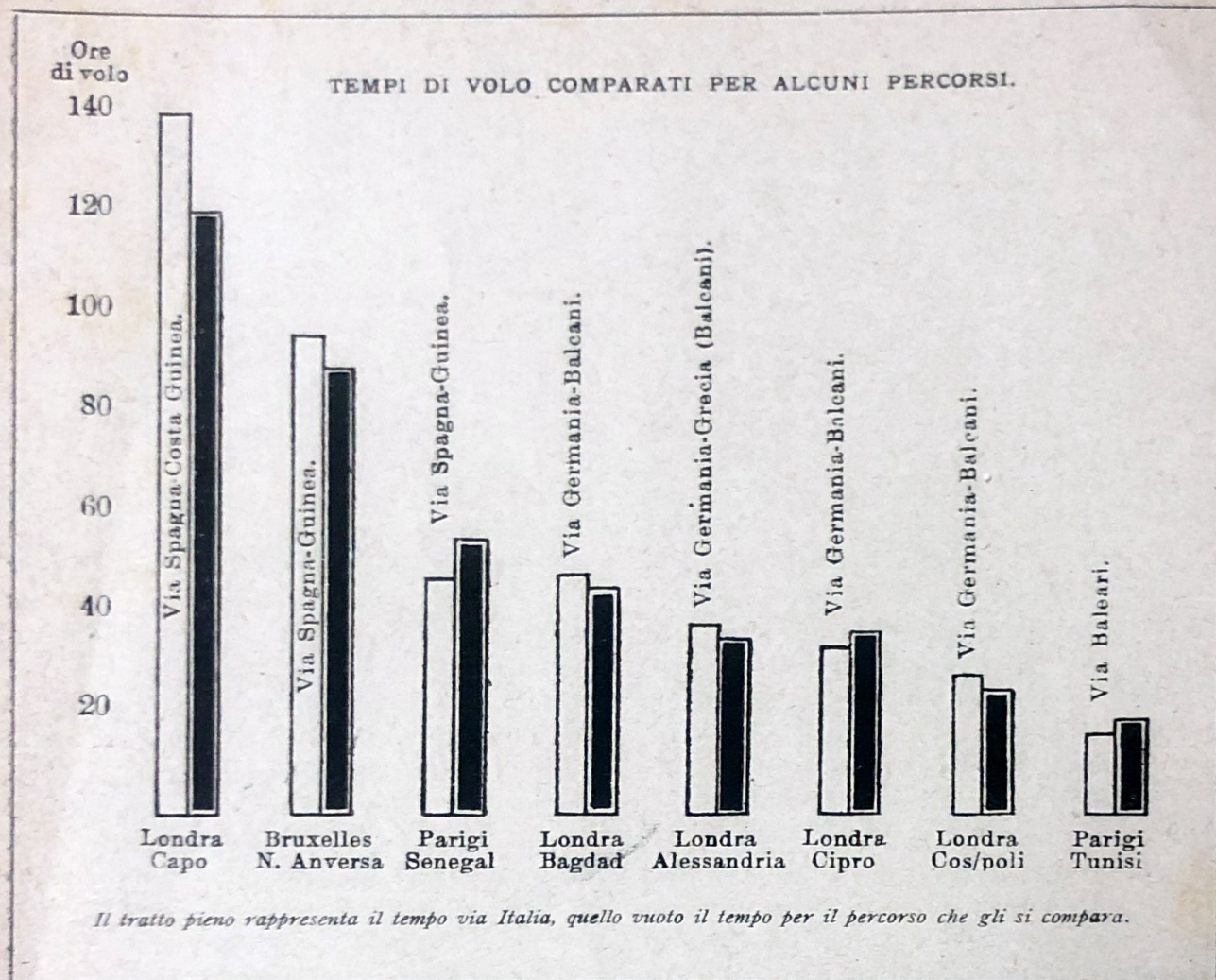
I primi raggi del sole fanno scintillare la vernice delle ali, mentre giù, sulla madre terra, il giorno non è ancor ben stabilito. Un momento, il margine terminale delle colline del Monferrato appare a destra, incorniciato dal Po, mentre, dritto di prua, si distinguono già nettamente le giogaie dell'Appennino Ligure. Un fondo, come una piastra d'acciaio; il Tirreno. Poi, ad un tratto, splendida, falcata come un arco di luna sul gran porto formicolante, la città di S. Giorgio. Lo stilo del barografo traccia una diagonale rigida che prova la meravigliosa correttezza del *planato* e, alle sei e cinquanta, esatto come un sovrano, il velivolo scivola sull'acqua. Colla miglior volontà, nessuno dei dodici passeggeri avrebbe potuto precisare in quale attimo è cambiato l'elemento sostentatore. Subito, dal gruppetto dei capannoni si staccano il velocissimo motoscafo della posta, quello dei motoristi, il grosso *omnibus* elettrico dei passeggeri. Tutto si svolge velocemente ed ordinatamente; ognuno fa tutto e soltanto ciò che deve, dal motorista che lava una per una le candele, ai due postieri che maneggiano i nitidi sacchetti di tela gommata colla stessa indifferenza con cui, pochi mesi prima, maneggiavano i pesanti sacchi d'Olona rigati di rosso, lordi del fumo di cento gallerie. Dall'Ufficio biglietti giunge il vocio di una discussione. È il presidente delle Solfare di Murzuk che non vuol sapere di pagare il supplemento richiesto per l'eccedenza dei cento dodici chili che pesa la sua tondeggiante persona, sugli ottanta che la Compagnia trasporta al massimo pel prezzo unitario di passaggio. Ha un modesto patrimonio di duecento milioni; ma se li è fatti appunto così, sborsando il meno ed incassando il più che poteva. La questione, come ogni cosa umana, finisce per appianarsi.

Alle sette e dieci il *Miraglia* si slancia nuovamente a volo, verso l'aperto mare stavolta, dritto sui monti di Corsica che nereggiano in lontananza sulla linea d'orizzonte. Le conversazioni s'incrociano nella cabina, fra conoscenti e fra ignoti: c'è chi parla di Borsa e chi della prossima riunione delle Capanelle. Un signore dice corna della Compagnia, perchè non ha saputo combinar l'orario in modo da permettergli di essere di ritorno a Genova, da Cagliari, la sera stessa: « Ecco come si perde il tempo! ».

Al nadir del velivolo — sicuro, si può guardar verso il proprio nadir adesso! — Si svolge adagio adagio la macchia côrsa, grigia di roccia e verde di ceduo. Come una gran nave all'ancora, l'Elba ferrigna si perde nell'alone del sole mattutino. Sotto il velivolo passa l'aereo francese di Marsiglia che plana per approdare ad Ajaccio. Il secondo pilota riceve il radiogramma di Sassari: « Linea 7 pronta ». Si distingue già il Gennargentu incappucciato di neve. Un poco di rullio. Non è nulla: la corrente aerea delle Bocche che taglia la rotta, ma lo stabilizzatore pensa da sè a mettere le cose a posto.

Sassari, adagiata fra le sue molli colline. Si plana, ma si riprende il moto in *tarde rote digradanti,* per non turbare la partenza del rosso espresso « Internazionale Ovest-Est » partito poco prima di mezzanotte da Lisbona, che sarà domattina presto ad Astrakan. Il solito approdo magistrale, terrestre, stavolta, sulle tre coppie di ruote escite come per incanto dagli alveoli dello scafo; quattro passi su e giù per la calata, mentre si rinnova la benzina nei tre serbatoi, mentre i rivenditori strappano di mano ai postieri i pacchi dei giornali di Milano e di Genova. Poi, a quota più bassa ora, si gode il meraviglioso panorama un po' melanconico, del Logudoru, e del Campidano sotto di sè, della Gallura e dell'Ogliastra verso il sole, di tutta l'Ichnusa fedele che per tanti anni ha atteso l'ora sua, che ha combattuto e sanguinato per la madre dimentica, e che ora, finalmente, ci turbina sotto in un vigore confortante di vita.

Alle dodici precise, il magnifico approdo idrico che ha contribuito tanto al risanamento della palude cagliaritana, accoglie il gran lavoratore alato, a pochi passi dalla lussuosa trattoria galleggiante, una delle tante miniere — di carta monetata, questa — scoperte negli ultimi tempi in Sardegna. All'una meno dieci una scialuppa elettrica attracca alla

Il tratto pieno rappresenta il tempo via Italia, quello vuoto il tempo per il percorso che gli si compara.

scaletta della trattoria per traghettare i viaggiatori: ed il volo meraviglioso riprende.

Le conversazioni sono salite di un tono, nella digestione soddisfatta di un ottimo pranzo: il profumo leggero del tabacco biondo e quello grave dei grossi sigari si mescolano nell'atmosfera calda. Pare che il fatto di sorvolare il vecchio mare dei Latini ringiovanisca le gravi personalità, compagne di viaggio per un giorno. Il presidente delle Solfare di Murzuk è pieno di ottimismo: ha dimenticato la grave jattura di quel tal supplemento, ed è tutto felice di poter annunziare pel primo la terra d'Africa che si profila di prua, e Tunisi la bianca, fra i palmeti verdi e le insenature azzurre. La solita fermata a Tunisi, nel movimento del porto, tra il paretaio di tutti i mercatini indigeni — o quasi — che vengono ad offrire le loro carabattole orientali, in sandolini che la loro industriosità fannullona pare abbia inventato apposta per sfruttare il rapido passaggio della ricca clientela aerea.

Sorvolando le coste, fra il verde violento della terra e l'azzurro violento del mare, in vista della massa livida della Sicilia, si assiste allo spettacolo fantastico d'un tramonto purpureo che incendia l'orizzonte, che infoca, più lontano, le sabbie gialle del deserto. Cala la notte. Il faro di Lampedusa ammicca nel buio, mentre si ricevono ancora gli ultimi raggi del sole d'Africa. Ecco l'aerostato frenato del « Molo dello Sparto », che lancia nei quadranti superiori il suo fascio luminoso, ed alle diciannove in punto, tredici ore dopo aver lasciato Milano, il *Miraglia* scivola leggermente nel porto tranquillo, toccando esattamente l'acqua sopra il primo dei fanali subacquei indicanti la sua striscia d'approdo.

Bene, quel signore potrà essere un mercante nel senso più prosaicamente pratico della parola; potrà aver solo in vista l' economia del suo tempo prezioso; potrà, com'era partito da Milano, arrivare a Tripoli, ben risoluto ad adottare, in affari, una difensiva —

offensiva sintetizzata nell'adagio « *Homo homini lupus* ». Ma vi assicuro che la sua anima non sarà rimasta muta davanti la Superba sul gran porto formicolante, davanti al groviglio roccioso, burrascoso delle Bocche di Bonifacio, davanti alla sfilata dei gravi monti di Gallura...

E questa sarà una vittoria, la più grande, del velivolo.

***

Il titolo stesso di questa Rivista non mi consente di dilungarmi sulla portata mondiale della navigazione aerea: ma bisogna pur far considerare un fatto, ineluttabile perchè connesso alla nostra posizione geografica, un fatto già dimostrato a più riprese: l'Italia è al centro aeronautico del mondo. E se ciò ci dà il diritto di pretendere alla nostra parte nel controllo delle vie aeree di tutto il mondo, ci impone pure il dovere di predisporre colla massima perfezione quanto possa rendere agevole e gradevole il passare pel nostro cielo, il posarsi sul nostro suolo: perfezione di rotte, di porti, di materiale, di personale, di orari. E l'aver adempiuto a questo dovere ci darà il diritto di pretendere ugual trattamento là dove le nostre ali si poseranno: non sarà, stavolta, il basso sfruttamento del forestiere da parte dell'affittacamere: ma l'ospitalità liberamente e civilmente offerta ed accettata nell'interesse di tutti, col vincolo del ricambio: atto cortese e doveroso, fra signori ed uguali.

Nè bisogna credere, come alcuni — troppo ottimisti o troppo pessimisti, secondo che occorre spingere il nuovo mezzo o proteggere il vecchio — che il trasporto aereo sia per nuocere alle ferrovie. Anzitutto è troppo caro per essere applicato ai milioni di viaggiatori di una rete, poniamo, come le nostre F. S. Poi è conveniente solo a partire da una certa distanza e sui percorsi misti sul mare e la terra, ed un semplice sguardo ai diagrammi ve ne farà persuasi: non basta calcolare solo il guadagno di tempo relativo che evidentemente, se si considerano due mezzi sempre uguali a sè stessi, rimane il medesimo, ma bensì il guadagno assoluto. Importa quasi sempre poco guadagnare un'ora su due, può importare molto guadagnare un giorno su due, importa sempre moltissimo guadagnare quattro giorni su otto: eppure la proporzione rimane la stessa.

Ma quando anche le F. S. dovessero perdere uno, due, cinque dei molti milioni del loro macchinoso bilancio, non sarebbe ancora una ragione, una scusa al misoneismo. E qui cade in acconcio un calcolo economico che può parer cervellotico, ma che inquadra la situazione.

Ammettiamo che in un avvenire prossimo, quando la rete delle comunicazioni dell'Italia con sè stessa e colle sue colonie sarà completa ed efficiente, duecento persone ogni giorno si servano del mezzo aereo, guadagnando in media per questo fatto due giorni di lavoro. Saranno 144.000 giornate di operosità; operosità in massima di gente ben pagata da sè o da altri, e che non vorrà muoversi a volo se non nell'interesse di cose d'importanza, e che a volo si moveranno per poter tornare presto a cose non meno d'importanza. Il valore della giornata di uno di costoro non va commisurato allo stipendio puro o semplice od alla diaria, ma sibbene a tutto il valore dell'azienda di cui egli è il motore. Non siamo dunque al di sopra del vero, ma, credo, sensibilmente al di sotto, assegnando ad ognuna di queste giornate d'opera il valore di mille lire. Togliete pure, se credete, ventiquattromila giornate di sfaccendati o di *sportsmen*. Sono centoventi milioni d'economia, di economia non nel senso avaro della parola, ma in un amplissimo ed altissimo senso di migliore e più intenso rendimento delle energie nazionali. Poi, a parte ciò, come esprimere in cifre il valore dell'intervento, reso tempestivamente possibile dalla Via Aerea, di un gran chirurgo che salva una vita umana, di un grande avvocato che salva una causa, di un gran finanziere che salva un'azienda?

***

Il velivolo ci farà conoscere la Patria. Chi di noi può dire di aver visto tutto o anche solo gran parte di ciò che forma l'enorme patrimonio estetico della stirpe? Chi di noi non sa la confessione un po' vergognosa di ignorare il tal museo ed il tal panorama, che pure son su le bocche di tutti? E sovente non è per mala voglia, nè per ignoranza, nè per trascuratezza, nè per povertà. Siamo presi nell'ingranaggio, *non abbiamo tempo*. Vi sono cose bellissime che offrono tre ore di ammirazione ma ne esigono cento di viaggio.

Ma quando le possenti e leggere strutture solcheranno in ogni senso il cielo d'Italia, quando per guadagnare le tre ore di ammirazione non ne dovremo affrontare che dieci, o quindici, o venti, di un volo che sarà un'altra e forse più grande festa per gli occhi e per l'intelletto, allora, credetelo, molta gente vorrà conoscere le bellezze lontane, ed il turismo aereo sarà.

Comunicando più sovente, più rapidamente, più ardentemente colla Patria, avendo di più, ora, la possibilità di vederla tutta, con occhi mortali, allungata fra i due mari, profilata nell'azzurro, l'osserveremo di più, la serviremo di più, saremo migliori e più forti.

Per la stessa ragione gli stranieri ci conosceranno più facilmente, ossia meglio: ci apprezzeranno al nostro giusto valore. Vedendo insieme, in una sola occhiata, Capri di smeraldo e Pozzuoli affumicata e sonante di magli, Portofino divinamente molle e la marmorea Genova affacendata, Bellagio ricinta di villini e Milano ricinta di fumaioli, si persuaderanno finalmente tutti che non siamo una *carnival nation*, un popolo di fannulloni contemplativi, sparso qua e là di eccezioni lavoratrici, ma un popolo di lavoratori viventi nella più bella terra del globo; un popolo che, come ha saputo lottare per secoli contro ogni miseria ed ogni tirannia, armato solo dell' oscuro genio vitale della razza, come ha saputo per difendersi combattere con rabbia ostinata pari almeno a qualsiasi altro, così ha diritto almeno quanto qualsiasi altro alla considerazione del mondo.

GINO BASTOGI.

TURISMO E RICCHEZZA NAZIONALE.

Nel numero di luglio delle *Lectures pour tous*, interamente dedicato al turismo, leggiamo un chiaro e convincente articolo di A. Ballif, presidente del Touring Club francese.

Occuparsi di turismo in questo momento? Sì, risponde Ballif, più che mai e meglio che mai. Poichè la parola turismo, abbastanza mal compresa finora dal gran pubblico, deve d'ora innanzi rappresentargli uno dei più chiari indici del nostro rilevamento economico.

Tuttociò è stato ripetuto già molto prima del conflitto attuale.

« La Francia — scriveva nel 1914 L. Auscher — possiede un capitale-bellezza di un valore incalcolabile. Il turismo, in special modo, costituisce una industria privilegiata nel senso che nulla deve spendere per l'acquisto dei suoi fondi di commercio, e che la sua pubblicità, fatta almeno per metà dagli stessi visitatori, è una delle meno costose e delle più efficaci.

« Prendiamo un esempio, tanto più significativo in quanto interessa tre paesi: Francia, Italia e Svizzera: il Monte Bianco.

« Nel 1913 il Monte Bianco ha dato sulle tre faccie (400.000 visitatori dal versante francese, 275.000 da quello italiano(1), 350.000 da quello svizzero) la bellezza di 52 milioni di franchi: cioè, in scudi, più del doppio della sua altezza.

« Dagli stessi dati statistici si apprende che i visitatori hanno avuto per 3 giorni una spesa media giornaliera di 50 franchi, dei quali 1/5 soltanto è andato a beneficio degli albergatori. Gli altri 4/5 rappresentano le spese di trasporto, di guida, di acquisti di vario genere. Ciò serve a dimostrare quanto il pubblico sia in errore immaginando che il turismo arrechi profitto solo ai pochi privilegiati della industria alberghiera ».

A. Ballif accenna quindi agli incassi che la Francia dal turismo si attende negli anni immediatamente successivi alla guerra, al lavoro di organizzazione che occorre compiere specialmente nel campo alberghiero, perchè il paese sia in grado di accogliere e di ospitare convenientemente la pacifica invasione soprattutto americana, e traccia un rapido quadro della attività finora svolta dai grandi organi turistici francesi.

Ecco infine alcune considerazioni che è bene tener presenti anche in Italia sui « transatlantici ».

Il turista americano, dice il Presidente del T. C. F., se non agogna ai *palaces*, non transige però sull'abbondanza di spazio e soprattutto di acqua corrente calda o fredda; sulla pulizia generale dell'albergo. Senza tuttociò, inutile pensare agli americani. Questi, per quanto possa essere grande il desiderio di invadere amichevolmente la Francia, sono capaci di rinunziarvi al primo contrattacco delle cimici d'albergo; capaci, per lo meno di ritornare con le case loro proprie o, dice il Ballif giuocando sul doppio significato della parola « propre », se più vi piace, con le loro case pulite; voglio dire con alberghi attendati che lascerebbero con un palmo di naso i proprietari delle diverse Aquile e dei diversi Leoni più o meno d'oro, incapaci di rinnovamento.

(1) Almeno la cifra dei visitatori italiani, ci sembra eccessiva: purtroppo i turisti che vanno al Monte Bianco dal versante italiano, devono essere assai inferiori: forse 27500 e non 275.000!

Continuiamo il nostro viaggio attraverso le differenti regioni del regno del cattivo gusto. L'Autore ha già partitamente descritte, nei numeri di giugno e di luglio, tutte le svariate bruttezze che ci offrono le vie cittadine, le case di cemento, i salotti e i saloni, le anticamere e le librerie. Entriamo ora in un paese d'attualità: quello delle Arti Belle; un paese che da qualche tempo è veramente diventato tutto un « incanto »... La nostra Guida ci addita e ci sviscera, è la parola, tutte le meravigliose goffaggini del Bello di bronzo, di marmo, di gesso e di tela « dipinta a mano ». Essa è ora proprio nel suo elemento e la tappa sarà una delle più divertenti e istruttive.

Con e senza

— Non leggo libri brutti! ho detto alla gentile amica e vi ho messo un po' di quel tono assoluto e presuntuoso che ci vien nanaturale nell'affermare una decisione alla quale nessuno vuol fare opposizione. V'ha in fatti chi è più intransigente. Son quelli che dicono:

— Non leggo libri nè brutti nè belli! Nè di essi la pubblica opinione, tanto sollecita e pettegola, si è mai preoccupata, nè il governo, sempre bisognoso di quattrini, ha mai escogitata un'imposta sull'ignoranza immobile....

V'è dunque chi è più intransigente di me, e pur vive indisturbato.

Così ragionavo o sragionavo uscendo da quella visita: cercando scusanti al mio assolutismo, mirando a chi fa peggio di me. Ma non tardò all'empio il giusto castigo.

Mi trovavo su una piazza centrale di una città di gloriose tradizioni artistiche, di una città detta per antonomasia la gentile.

È una piazza circondata da alti edifici nè belli nè brutti o sia (ahimè anche questo è un aggettivo che va diventando antonomastico....) moderni. Portici a ponente, emporii, banchi, alberghi negli altri lati: nulla che potesse sollevarmi dai miei tristi pensieri è vero, ma nulla che potesse in special modo conturbarli.

Ma nel mezzo... Gli arguti cittadini avevan davvero messo di mezzo il Padre della Patria: lui ed il suo indomito destriero, entrambi opulenti, su di un vertiginoso piedistallo, di modo che veramente giungevan ai fastigi non della gloria ma dell'architettura nazionale. Era questo un lieve conforto al loro internamento nella piazza-cortiletto? O aveva voluto il Comune, stavolta comunis-

simo, colla grossa fava di molte migliaia di lire prendere due brutti piccioni: guastar la fama dell'artista e la propria?

Ecco il castigo, non potevo certo dire: — Non guardo brutte piazze! Non vedo brutti monumenti! E non potendolo dire, andai filosofando come segue:

Questo è uno degli esempi più noti di un fenomeno estetico frequentissimo sotto forme svariate, per cui a render armoniosi un edificio, una piazza, una via, un paesaggio basta toglierne qualcosa di superfluo che gli uomini v'hanno aggiunto per abbellirli....

A volte (spessissimo, e me ne duole per i miei colleghi scultori...) questa qualcosa è niente di meno che un monumento.

Soventi la colpa è del monumento e quindi dello scultore (perchè raramente il personaggio stesso è degno di vituperio): il qual scultore è stato spinto al mal fare dall'insanabile mania di noi artisti di ricostruire il mondo visibile e l'invisibile, i morti ed i vivi. Ma di ciò Dio mi salvi dal parlare più lungamente!

Soventi la colpa è invece di chi presiedendo alle cure amministrative e politiche, dirige anche le artistiche e le une colle altre confonde e crede veramente che l'eroe nostro più puro, Garibaldi, il nostro re più prode, Vittorio Emanuele, la mente politica più fattiva, Cavour, quella più nobile, Mazzini, ed i cento e cento eroi i cui nomi soli suscitano idea di fiamme ardenti e di stelle splendenti, possano avvantaggiarsi nella fama e nella leggenda da quei loro infelici simulacri sparsi a centinaia per l'itale terre e per l'itale colonie, dove a guardia di un giardino, dove a paraninfo di clandestini idilli, dove a fulcro di una giostra tramviaria.

Eroi galoppanti impietriti dal timore di calpestare i bimbi e le nutrici che vi scorazzan d'intorno, soldati sguainanti la spada per farvi largo fra i lampioni e le edicole e sfuggire alla bronzea prigionia, lettori di statuti e di leggi che nel pallore marmoreo rivelate tutta la stupefazione nel vederli così impunemente violati, prosatori e poeti e musicisti cui l'estro si spenge nell'occhio, timorosi di un passo falso che vi precipiti dall'alto piedistallo ove i posteri vi posero, voi tutti amici del pensier mio ritrovo ugualmente tristi nel sole e nella pioggia!

Io vi prometto e vi giuro:

Non io darò mai voto affinchè qualche nuova plastica effigie di quel che fu la vostra apparenza mortale sia posta a ludibrio in luoghi che la notte popola di malfamati e di malsfamati, ad impiccio dei pubblici traffici, a smoccolatoio delle pubbliche bestemmie.

Chè anzi io vi prometto e vi giuro:

Ove avvenga che l'occasione mi si presenti propizia, senza incorrere nelle vigenti pene e privar me di quella libertà di movimento che mi è tanto cara e della cui mancanza voi soffrite, io darò opera di scalpello o di fiomba o di esplosivo a distruggere parte degli esistenti vostri simulacri.

Farò del mio meglio a fin che quei pesanti giuocattoli vengano rifusi in ordegni di offesa pei nemici, in elmi, in scudi, in medaglie per i valorosi soldati d'Italia, per i soldati cioè della giustizia e della libertà, ed ove ciò più non occorra, rifusi in campane per isvegliare i dormenti e gl'ignavi pei quali la vita non ha palpiti di fede e di poesia.

Ecco: ho pronunciato a mio modo l'elogio dei grandi trapassati, sovra i marmi ed i bronzi che li ricordano agli immemori: li raccomando all'azione distruggitrice del tempo, vi pongo (idealmente per intanto) la ultima pietra.

Giustizia è convenire che non i soli monumenti imbruttiscono le pubbliche aree.

Ecco una piazzetta sopravvissuta al bel trecento (e porta sugli storici edifici in bianche tavole di marmo i versi del divino Poeta), a un lato della quale un lurido teatro di varietà richiama con avvisi e titoli pornografici i viziosi di varie età e di vario sesso. È una cancrena che pute e distoglie molti dall'avvicinarsi ai luoghi memorandi o, se vi arrivano, li caccia via solleciti.

Altrove saranno i lamierati recessi (quale orribile sciarada in questo nome!) riservati ai più umili soliloquii posti dalle provvide amministrazioni nei punti di vista migliori affinchè non sfuggano agli ansiosi sguardi dei viandanti e mettano la loro bella macchia grigio-piombo nell'armonia della città o del paesaggio.

Chi non ricorda... Ma zitti, non facciamo nomi per ora...

Che dire poi degli immensi avvisi, delle *grida* stonate che tappezzano anche pubblici

edificii, che ingombrano la visuale, che ad ogni istante ci rammentano i nostri piccoli e grandi malanni, che ci ammoniscono che di polvere siamo e polvere ritorneremo?

V'è una cattedrale celebre in tutto il mondo, un'armonia di marmi dalle tinte delicate! e giungendo alla città della quale essa è vanto accorriamo sempre ad ammirarla, a lasciarci confortare l'animo dalle sue nobili bellezze... Ma proprio dove meglio si potrebbe goderne (ad uno sbocco laterale della piazza, quando gli ultimi raggi del sole rendono vive e palpitanti le innumeri cuspidi coronate di imploranti creature mentre giù l'ombra tutto invade) i più svariati avvisi dai violenti colori ci gridano:

— *Curate i vostri denti....*

— *Soffrite alle reni?....*

— *Come vanno i vostri calcoli?*

Chiamano a comizio l'umanità dolorante:

— *Scrofolosi! Impotenti! Erniosi! Stitici!*

Ed il loro gridìo è più forte di quello che viene laggiù dalla cattedrale fiammeggiante:

— Infelici e felici! io sono un elemento della bellezza immortale. La natura e l'arte, se voi le amerete e le comprenderete, ben posson di molto alleviare le vostre pene ed esaltare le vostre gioie....

Ma tale è quel gridìo che pochi odono il richiamo.

Sono innumerevoli i casi in cui la bruttezza, la molestia, il disgusto son causati da qualcosa che va levata: o una fitta rete di fili elettrici che sembra stesa a pescare i cittadini cui venisse voglia di buttarsi dal quinto piano, affinchè non disturbino il traffico, o una torre di ferri sagomati che sembra un enorme giuoco di pazienza posta là dove di pazienza ce n'è già poca, o una fila di chioschi, di vetture, di tramvie che ti pigliano bellamente in giro un battistero, o dei tisici giardinetti che col misero olezzo non riescono a vincere il lezzo dei misteriosi labirinti ch'essi circondano.

Con.... abbiamo della bruttezza, *senza* sovente della bellezza od almeno l'aurea mediocrità.

Non sgomentatevi, signori amministratori! Tutto ciò che andrebbe levato potrebbe trovare un più adatto rifugio altrove, senza maggior sacrificio, spesso con minore. Certo che, in attesa diventi il *buon gusto* una delle materie di insegnamento sin dalle scuole elementari occorrerebbe.... o Dio! che idea bizzarra! occorrerebbe vi fosse in Comune un *consigliere estetico*, il quale potrebbe, perchè no? essere anche un artista.

E mi sovviene un esempio che un tempo solleticava il nostro amor proprio di alleati in sott'ordine, ed ora può eccitare quello nostro di popolo liberato.

In una città bavarese veniva anni sono pubblicata una rivista d'arte, la quale, con fotografie, dimostrava come con modificazioni non importanti a vie, a piazze, ad edificii, a giardini si potessero spesso ottenere grandi benefici estetici, e quindi morali.

Conclusione?

Con un po' di buon gusto e *senza* aspettare che ce lo insegni un manuale tedesco....

Ed i poveri scultori? E l'abbellimento delle città? E l'educazione del popolo al bello? Sono domande che sento volger verso me diritte ed aguzze come fioretti.

Ma io amabilmente cogliendoli come fosser fioretti primaverili, aspirandone il profumo di buone intenzioni, così rispondo:

L'educazione del popolo al bello si ottiene certo meglio all'aperto, cogli esempi che ogni dì gli cadon sott'occhio e, per questo riguardo, l'abbellimento esteriore delle città ha maggior influsso dei musei a pagamento, quasi sempre tristi e freddi quali prigioni. Ma che proprio solo la riproduzione degli uomini illustri possa e debba servire a questi scopi?

I poveri scultori non sarebbero men poveri e più lieti se invece di esser constretti in quel breve campo di lavoro senza fantasia potessero contribuire agli scopi stessi con opere più libere da vincoli? Gli uomini illustri van celebrati in libri, in scuole, in ospedali, in musei — raramente nell'estetica stradale, se non vi concorran condizioni speciali di monumenti sintetici e grandiosi.

Per le nostre piazze occorron abbellimenti più utili e più armoniosi: giardini, fontane, fiori e zampilli e statue che rammentin la bellezza, la gioia della vita. Conforti ed armonie di cui i ricchi troppo spesso non sanno provvedersi, di cui i poveri non possono godere.

Giardini e fontane! L'Italia nostra il giardino d'Europa ha meno giardini e meno fontane di molti altri paesi. Molte città e cittadine, anche fra quelle che sono stazioni di

svago e di cura, ne son prive. Per sapere che la nostra primavera è precoce dobbiamo uscire pei campi. Nessun refrigerio portan l'acque ed il verde alle loro piazze assolate nei torridi mesi d'estate. L'autunno non dona loro i suoi ricchi colori. Nell'inverno troviamo poca grazia di fiori ad alleviarne la grigia tristezza.

Sì, alcune città ne son ricche: in gran parte appartengono all'eredità dei secoli passati.

Quanto però ancora da fare! Quanta varietà di fantasie è consentita all'artista che modella una fontana o che progetta un giardino!

Per me ad uno dei tanti melanconici Vittorii, Umberti e Danti preferisco... l'*Enfant qui pisse*.... la faceta fontana fiamminga....

Vogliamo abbellire le città ormai tanto ricche di luci elettriche? È perchè non facciamo lampioni monumentali, perchè intorno alle fontane e nei giardini non poniamo dei fiori luminosi sullo stelo di pietra o di metallo? E splendenti edicole per giornali e per notizie? E chiostri trasparenti con *grida* decorative? Ed insomma dell'arte per tutti, della gioia per gli occhi e quindi per gli animi?

Ma che leggo su quell'avviso? Ah non son solo ad invocare un po' d'arte e di poesia. Leggo:

MOSTRA PRIMAVERILE
DELLA
SOCIETÀ PROMOTRICE DI B. A.

Finalmente! L'avviso rappresenta una donnina su un marciapiede (non ho detto donnina da marciapiede!), la quale coll'occhialino tenta di leggere la scritta suddetta, ed è sperabile vi riesca perchè le lettere son grandi quanto lei.

L'autore non si è certo esaurito nella fantastica visione, e ciò mi tranquillizza sulla salute sua.

Ecco in fine della gente di buona volontà. Però l'abbreviazione finale mi rende dubbioso.

B. A. Belle Arti? Brutte Arti? La prima versione è quella generalmente sottintesa, ma non potrebbe anche darsi che un subitaneo senso di pudore abbia consigliati di celare la seconda dentro la sigla bisensa?

Ingresso una lira. Non è prezzo da render popolare le esposizioni, a meno non si tratti di una lira da poeti!

Sento dietro me i commenti di una famigliola:

— Mamma! una mostra! Chi sa quanto è brutta? Andiamo a vedere....

— No, no mi fa impressione!

— Buoni figliuoli. Non è una mostra vera, è una mostra figurata....

Poi la voce grave del babbo:

— Che vi pare! Siamo in cinque. Ragazzi la metà, va bene: son sempre tre lire. Anche a me piacciono i quadri, specialmente quelli plastici, ma è troppo caro. Oggi vi conduco al cine, domenica vi condurrò alle Gallerie. Vedrete che quadri! E non si paga nulla...

O vile passatista!

Entro. Pago.

CATALOGO UNA LIRA.

— Illustrato?

Uno sguardo di commiserazione mi risponde. Prendo. Pago.

BASTONI ED OMBRELLI IN DEPOSITO.

Depongo. Pago.

O vile passatista! non hai tutti i torti. L'arte non vuol esser popolare....

Perchè quest'ultima disposizione? È vero che anni sono al Louvre un insensato percosse e lacerò un capolavoro col bastone (e non era un futurista). È anche vero che fra

i visitatori v'ha gente impulsiva ed indelicata la quale non può trattenersi dall'esclamare:

— Che roba da matti! Se avessi *una mazza*... (e forse intende *un'ammazza*... pittori!).

Ma quello fu un caso più unico che raro, e quanto agli altri son sfoghi ideologici, sempre permessi in regime di libertà.

E così io e due altri miseri mortali (uno lungo e magro ed itterico: un critico? l'altro grassoccio e ridanciano: un negoziante d'arte? un fornitore dello Stato? l'erede di un *pacha* o di un *fazenderos?*) possiamo finalmente entrare nel tempio dell'arte.

Il tempio?

È convincimento diffuso, ed anche mio, che più raccolta e sincera sia la prece nelle umili chiese che non nelle fastose cattedrali.

Per questo Società e Commissioni di B. A. (lascio l'abbreviazione per non compromettermi) fanno esposizioni tanto spesso senza cura dell'aspetto d'insieme, dell' ambiente, della disposizione?

Non lo credo e per buone ragioni: non trattasi di povertà di mezzi ma di cattivo impiego degli stessi, e l'ugual gusto volgare o la stessa assenza di gusto presiede alla scelta dei fregi, delle tappezzerie, dei sedili, al collocamento dei quadri, dei tondi, degli ovali, dei gessi e delle crete.

Che altro se non il cattivo gusto può spiegare il senso di noia che emana da tante, da troppe esposizioni d'arte?

Il pubblico.... Non mi azzarderò, misero me, a difenderlo.

Il pubblico, si sa, è profano e deve esserlo.

Il pubblico, si sa, cerca delle emozioni chiare evidenti, ed è naturale perchè il mondo e la vita gliene offrono di cotali ad ogni istante.

Il pubblico, si sa, desidera feste di colori, altrimenti preferisce rimanere all'aperto od al rinchiuso dove i suoi sensi vengano più violentemente eccitati.

Il pubblico, si sa, ha tutti i difetti. È l'unico punto sul quale gli artisti son d'accordo.

Il pubblico manca di buon gusto, è costantemente in ritardo di almeno due generazioni nel giudizio d'arte, preferisce l'evidenza banale all'incomprensibilità raffinata: è ignorante, cattivo, non sa pensare, non può capire.... e non vuol comprare!

Mi par che basti.

Se dunque gli artisti si ostinano a far delle esposizioni, non può accadere che col lodevole scopo di correggere e migliorare il pubblico.

Il saggio insegna all'ignorante, il buono insegna al cattivo: perchè non insegnerebbero i maestri dei colori e delle forme e delle fantasie un po' di buon gusto ed un po' di poesia?

Il male è che pretendono insegnare coi quadri e colle statue sole trascurando la cornice, il cavalletto, i mobili, le tappezzerie, i vasi, i fiori, l'edificio, il giardino....

E se il pubblico non impara non è proprio colpa sua.

In vece....

Dove ci troviamo? In un deposito di quadri? in un bazar? In un.... Nessuno ha detto la peggio parola, ma forse tutti l'abbiamo pensata. Siamo in tre: un trafficante d'arte, un critico, un artista. Gente che intellettualmente non ha punti di contatto e le cui mani non si stringono ma al più si avvicinano affinchè un oggetto (o quadro o manoscritto o moneta) passi dall'una all'altra.

Contatto indiretto, quindi. Quasi direi con poco tatto...

E pure i nostri sguardi s'incontrano ugualmente desolati.

Dove ci troviamo? È realtà od è brutto sogno?

Alle pareti stanno appesi centinaia di quadri in dimensioni e colori tanto disarmonici da render impossibile all'occhio di fermarsi su alcuno.

Lo stesso pensiero attraversa i nostri cervelli. Il negoziante si propone di ridurre ancora i prezzi, il critico rimette nel dizionario i migliori aggettivi, io formulo il saggio proposito di non più dipingere.

Domani... io solo ahimè! mancherò all'impegno.

Essendo però tutti e tre persone ostinate, entriamo con coraggio nel

SALONE D'ONORE.

Guardiamo con senso d'invidia tre visitatori profani accasciati impudicamente su un divano molle e sfatto come... un'ottomana.

Una legge, se non intelligente, severa ha guidato la commissione di collocamento.

In mezzo il quadro più grande, poi simmetricamente ai lati un decrescendo di quadri più piccoli.

Agli angoli i minuscoli quadretti delle timide dilettanti s'inchinano verso le miniature leccate degli artisti del buon tempo antico, i quali ancora si ostinano a distinguere fra qualità e quantità. Poveri illusi!

Avviene per tal modo che uno studio di verdi ed uno di rossi faccian ai gomiti, o che uno di violetti ed uno di gialli facciano ai pugni.

Accade pure che una adolescente graziosa ed elegante sorrida a dei peperoni fenomenali, od una ben pettinata capretta passatista annusi il sale che brilla (o che saltella?) su un desco futurista.

Avviene pure (ahi fiera vista!) che un frate grinzoso, con una testa di legno dipinto, sembri compiacersi dello sgambettio molteplice di una danzatrice asiatica (sette e sette gambe, sette e sette braccia, e non so quanti seni...).

Ma a chi la colpa se non all'avverso fato?

Guai se la povera Commissione dovesse anche preoccuparsi di armonizzare i colori e distribuire con equilibrio i soggetti e le tecniche!

Le dimensioni son numeri, le cifre non sono un'opinione: su questo solo terreno neutrale possono incontrarsi amici e nemici.

— Che finezza! Magnifico!

È la voce del negoziante d'arte-*pacha-fazenderos.* E si ferma estatico dinanzi ad un ritratto d'uomo vestito in nero, colla barba bianca, cogli occhiali d'oro, coll'anello a brillanti, col... portafoglio ben ricolmo, che non si vede ma s'indovina. Probabilmente un banchiere commendatore.

Si ferma ammirato e si mette a contare i peli della barba bianca.

— Il prezzo? a quanto fa un ritratto questo pittore?

Domanda rivolta a un guardiasala.

— Lo chieda in segreteria.

Poi, facendo l'occhiolino:

— Non è prezzo fisso. Si sa. Gli artisti vendono come possono...

Si sa! lo sa anche lui l'ignorante guardiasala che ci fa l'elemosina del suo compatimento.

Si sa! questo, mentre si dovrebbe sapere che l'artista non mercanteggia l'opera sua, che le Società di B. A. devono aiutarlo almeno in questo, a non mettere in conflitto i suoi bisogni con la sua dignità, proclamando i prezzi fissi ed immutabili, esponendoli al pubblico, il quale saprà subito a quali condizioni può ottenere l'opera che gli piace.

L'autore, messo al sicuro dal nodo scorsoio del ribasso con più sincerità e con più modestia valuterà il proprio lavoro.

In tanto si sa! il negoziante va ad informarsi in segreteria, la depositaria dei segreti, torna e si mette a calcolare a quanto gli riviene un pelo...

— Interessantissimo! mormora ora accanto a me il critico. E guarda, piegando il capo spelacchiato ora a destra, ora a sinistra, facendo cannocchiale delle ossute mani, un quadro del quale evidentemente non riesce a comprendere nulla.

Ed il problema è infatti difficile a risolvere. Non si capisce neppure perchè l'autore non l'abbia appeso in modo girevole: ognuno l'avrebbe così osservato come più gli garbava.

— Io lo spiego così, confida il critico a sè stesso, ma a voce alta.

Delle serpentine violette (o delle violette serpentine, a piacere) inseguono dei millepiedi arancioni (o degli arancioni millepiedi) pei meandri di un labirinto di frangie in cotone mercerizzato, che sembrano siepi cangianti di colore e di forma. Nel mezzo una variegata medusa (od un polipo?) sta inghiottendo un dado di marmo cipollino (una casa simbolica?), sul quale è scritta una data (l'età dell'autore o la data di creazione del quadro? si tratta di due anni...).

Ma non è tutto. Delle striature a ragnatelo stanno a significare che il tutto è il riflesso di una sintesi del mondo esterno in una lastra da specchio spezzata.

Ed è chiarissimo il concetto filosofico espresso coi colori: il vetro dell'illusione umana spezzato con *velocità* × *energia* dalla rivoluzione futurista... Non le pare?

Non rispondendo io alla domanda, si rivolge al negoziante che torce le labbra in espressione di dubbio tanto profondo da confinare col convincimento opposto.

GUGLIELMO VITA.

IL COMITATO ITALIANO
DEL CONGRESSO DI TALASSOTERAPIA

LE VIE D'ITALIA hanno ripetutamente illustrato nei numeri dello scorso anno e in quello di gennaio del 1918 gli intendimenti di questi Congressi: in una riunione che avrà luogo a Monaco dopo la guerra le Nazioni dell'Intesa contrapporranno le loro stazioni termominerali e climatiche, i loro luoghi di cura, le loro spiagge a quelle austro-tedesche, rivendicando la fama che queste, quasi sempre, hanno usurpato.

Il Comitato Generale d'organizzazione residente a Parigi e presieduto da S. E. il Principe di Monaco, ha nominato Delegato Generale per l'Italia il Comm. L. V. Bertarelli, Vicedirettore del T. C. I., incaricandolo dell'organizzazione della partecipazione italiana.

In questi ultimi mesi si è proceduto alla formazione dei Comitati Italiani. Si tratta di un lavoro non indifferente che non può essere comunicato in un solo articolo: ci limitiamo perciò in questo numero a indicare la costituzione del Comitato Italiano del Congresso di Talassoterapia.

Ma intanto è bene che i lettori conoscano un po' sotto qual forma si è estrinsecato il principio della divisione del lavoro. È necessario che i centri motori siano resi noti affinchè gli interessati (e da un punto di vista generale sono tutti gli italiani) possano seguire la nostra organizzazione ed apprezzare il grande contributo di attività che essi vi hanno portato.

Onde rispettare la diversa natura dei due gruppi di Congressi (quello di Turismo da una parte e quelli Scientifici dall'altra) permettendo in pari tempo di svolgere con unità d'azione l'opera tanto in Italia quanto nei rapporti col Comitato Francese, il Delegato Generale ha scisso le sue funzioni in due rami: uno per il turismo, la cui presidenza fu assegnata al Comm. Federico Johnson, Direttore Generale del T. C. I., che sta costituendo un Comitato per lo speciale Congresso; l'altro per i Congressi Scientifici, i quali hanno ciascuno la propria presidenza ed il proprio Comitato. I Presidenti di questi con l'aggiunta dei Segretari Generali formano un Ufficio delle Presidenze dei Congressi Scientifici che costituiscono il secondo ramo, alla cui presidenza fu chiamato il Sen. Prof. Luigi Mangiagalli che fa parte del Consiglio del Touring. Segretario Generale dell'Ufficio delle Presidenze è il prof. Guido Ruata, Direttore dei Regi Stabilimenti Termali di Salsomaggiore, già ben noto ai nostri lettori per gli eccellenti articoli che egli ripetutamente ha scritto e scrive per Le Vie d'Italia, *pieni di senso pratico ed ispirati al vivo desiderio di creare un miglior avvenire ai nostri luoghi di cura. Segretario Generale aggiunto è il prof. comm. Cesare Cattaneo, pediatra e idrologo apprezzatissimo.*

Il Comitato italiano per il Congresso di Talassoterapia di Monaco è stato costituito di questi giorni. Esso è presieduto dall'illustre clinico di Genova, il senatore professor Edoardo Maragliano, al quale — come già pubblicammo (1) — è anche riserbato l'onore della presidenza effettiva di quel Congresso.

(1) Vedi *Le Vie d'Italia*, dicembre 1917.

La composizione del Comitato è la seguente:

Comitato Generale.

Presidenti onorari:

Dottor Leonardo BIANCHI, Deputato, ex-Ministro, Prof. di Freniatria nella R. Università di Napoli.
Dott. Camillo BOZZOLO, Senatore, Prof. di Clinica medica nella Regia Università di Torino.
Dott. Antonio CARLE, Senatore, Prof. di Clinica Chirurgica nella Regia Università di Torino.
S. E. l'avv. Ubaldo COMANDINI, Deputato, Commissario Generale per l'Assistenza Civile e la Propaganda Interna, Presidente della Lega Nazionale Italiana contro la tubercolosi, membro del Consiglio Superiore di Sanità.
Dott. Enrico DE RENZI, Senatore del Regno, Prof. di Clinica Medica nella Regia Università di Napoli.
Dott. Francesco DURANTE, Senatore, Prof. di Clinica Chirurgica nella Regia Università di Roma.
Dott. Pio FOÀ, Torino, Senatore, Prof. di Anatomia patologica nella Regia Università di Torino.
Prof. Francesco GATTI, Milano.
Dott. Camillo GOLGI, Senatore, Prof. di Patologia generale nella R. Università di Pavia.
Dott. Alessandro LUSTIG, Senatore, Prof. di Patologia Generale nel Regio Istituto di Studi Superiori di Firenze.
Dott. Alberto LUTRARIO, Direttore Generale della Sanità Pubblica, Roma.
Dott. Luigi MANGIAGALLI, Senatore, Direttore dei RR. Istituti Clinici di Perfezionamento e Prof. di Ostetricia e Ginecologia, Presidente del Comitato Lombardo « Pro Adriatico Italiano », Milano.
Dott. Ettore MARCHIAFAVA, Senatore, Prof. di Anatomia patologica nella Regia Università di Roma.
Dott. Augusto MURRI, Prof. di Clinica Medica nella Regia Università di Bologna.
Dott. Giacomo Filippo NOVARO, Senatore, Professore di Clinica Chirurgica nella Regia Università di Genova.
Dott. Luigi PAGLIANI, Prof. di Igiene nella Regia Università di Torino.
Marchese Domenico PALLAVICINO, presidente della Croce Rossa Italiana, Comitato di Genova.
Avv. Enrico PINI, Senatore, Presidente dei Pii Istituti Educativi di Bologna.
Dott. Giovanni Battista QUEIROLO, Deputato, Prof. di Clinica Medica nella Regia Università di Pisa.
S. E. Dott. Angelo ROTH, Deputato, Sottosegretario di Stato per l'Istruzione Pubblica, Professore di Chirurgia nella Regia Università di Sassari.
Dott. Giuseppe SANARELLI, Deputato, Prof. di Igiene nella Regia Università di Roma, ex Sottosegretario di Stato per l'Agricoltura, l'Industria ed il Commercio, Presidente del Comitato Italiano per il Congresso delle Città d'acque.

Presidente Effettivo:

Dott. Edoardo MARAGLIANO, Senatore, Prof. di Clinica Medica nella Regia Università di Genova.

Vice Presidenti:

Dott. Pietro ALBERTONI, Senatore, Prof. di Fisiologia nella R. Università di Bologna.
Dott. Vittorio ASCOLI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Roma.
Dott. Maurizio ASCOLI, Prof. di Medicina nella R. Università di Catania.
Dott. Prof. Umberto BACCARINI, Direttore Ospedale Civile di Ancona.
Dott. Giovanni BOERI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Cagliari.
Dott. Pietro CANALIS, Prof. d'Igiene nella R. Università di Genova.
Dott. I. CARRIERI, Presidente del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Lecce.
Dott. Pietro CASTELLINO, Deputato, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Napoli.
Dott. Antonio CECI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università di Pisa.
Dott. Luigi DEVOTO, Professore di Clinica del Lavoro negli Istituti Clinici di Perfezionamento di Milano.
Dott. Prof. T. EVOLI, Presidente del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Reggio Calabria.
Dott. Teodoro FISCHETTI, Commissario Prefettizio del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Sanremo.
Dott. Amerigo FILIA, Prof. di Clinica Pediatrica nella R. Università di Sassari.
Dott. Umberto GABBI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Parma.
Dott. Antonio GARIONI, Presidente del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Venezia.
Dott. Liborio GIUFFRÉ, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Palermo.
Dott. Luigi LUCATELLO, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Palermo.
Dott. Prof. Giacomo LUMBROSO, Presidente del Consiglio dell' Ordine dei Medici di Livorno.
Dott. Vincenzo PATELLA, Prof. di Clinica Medica di Siena.
Dott. Luigi PIOLA, Spezia.
Dott. Ettore SAMUELE, Presidente del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Bari.
Dott. Ferruccio SCHUPFER, Prof. di Clinica Medica nel R. Istituto Superiore di Firenze.
Dott. Sante SOLIERI, Presidente del Consiglio dell' Ordine dei Medici di Rimini.
Dott. Prof. Sebastiano TORNATOLA, Presidente del Consiglio dell' Ordine dei Medici di Messina.
Dott. Prof. Scipione VINAJ, Incaricato di Idrologia nella R. Università di Torino.
Dott. Giuseppe ZAGARI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università di Modena.
Dott. Luigi ZOJA, Prof. di Patologia Medica nella R. Università di Pavia.

Segretario Generale:

Dott. Filiberto MARIANI, Prof. Supplente di Clinica Medica nella R. Università di Genova.

Comitati Locali.

ANCONA. — *Presidente:* Dott. Prof. Umberto BACCARINI, Direttore dell'Ospedale Civile — *Membri:* Dottori: G. BEDESCHI; G. FUÀ; Rigoberto PETRELLI; Urbano SALVOLINI; T. TESEI.

BARI. — *Presidente:* Dott. Ettore SAMUELE. — *Membri:* Dottori: C. GIARDINA; Carmine PALMIERI.

BOLOGNA. — *Presidente:* Dott. Pietro ALBERTONI, Senatore, Prof. di Fisiologia nella Regia Università. — *Membri:* Dott.

Prof. Giovanni BERTI, Docente di Pediatria nella Regia Università; Dott. FRANCIONI, Prof. di Clinica Pediatrica nella Regia Università; Dott. Arnaldo MAGGIORA, Prof. d'Igiene nella R. Università; Dott. Vittorio PUTTI, Prof. di Ortopedia nella Regia Università.

BRINDISI. — *Presidente:* I. CARRIERI, Presidente del Consiglio dell'Ordine dei Medici di Lecce. — *Membri:* Dottori: T. LANZILLOTTI; F. MORGESE; G. POMARICO; G. VERNAZZA; C. CALIMERA; P. VERRIENTI.

CAGLIARI. — *Presidente:* Giovanni BOERI, Prof. di Medicina nella Regia Università. — *Membri:* Dott. Roberto BINAGHI, Preside della Facoltà di Medicina e Professore di Clinica Chirurgica nella Regia Università; Dott. Prof. Lorenzo GIUNTI; Dott. Donato OTTOLENGHI, Prof. di Igiene nella Regia Università.

CATANIA. — *Presidente:* Dott. Maurizio ASCOLI, Prof. di Medicina nella Regia Università. — *Membri:* Dott. Eugenio DI MATTEI, Prof. di Igiene nella Regia Università; Dott. Prof. Antonio LONGO; Dott. Liborio MARCHESE, Prof. d'Anatomia nella Regia Università; Dott. G. B. UGHETTI, Prof. di Patologia Generale nella Regia Università; Dott. Prof. Giovanni PROCOPIO.

FIRENZE. — *Presidente:* Dottore Ferruccio SCHUPFER, Prof. di Clinica Medica del R. Istituto di Studi Superiori. — *Membri:* Dott. Prof. Cesare BADUEL, Docente di Medicina nel Regio Istituto di Studi Superiori; Dott. Enrico BURCI, Prof. di Clinica Chirurgica nel Regio Istituto di Studi Superiori; Dott. Giulio CHIARUGI, Prof. di Anatomia nel Regio Istituto di Studi Superiori; Dott. Carlo COMBA, Prof. di Clinica Pediatrica nel Regio Istituto di Studi Superiori; Dott. Prof. MICHELI; Dott. Prof. Gustavo PADOA, Docente di Medicina nel R. Istituto di Studi Superiori.

GENOVA. — *Presidente:* Dott. Pietro CANALIS, Prof. di Igiene nella Regia Università. — *Membri:* Dott. Prof. Angelo CAMBIASO, Docente nella R. Università; Dott. Panagino LIVIERATO, Prof. di Medicina nella R. Università; Dott. Prof. Gustavo LUSENA; Dott. Prof. Dario MARAGLIANO; Dott. Dante PACCHIONI, Prof. di Clinica Pediatrica nella R. Università; Dott. Prof. Camillo POLI; Dott. Mario RAGAZZI; Dott. G. RISSO, Direttore dell' Ufficio d' Igiene Municipale.

LIVORNO. — *Presidente:* Dott. Prof. Giacomo LUMBROSO. — *Membri:* Dott. Prof. Giulio ANZILLOTTI, Chirurgo primario dell'Ospedale; Dottori Numa CAMPI; A. CRISTOFANINI; Egidio DADDI; R. ORLANDO; Luigi SALMI.

MESSINA. — *Presidente:* Dott. Salvatore TORNATOLA. — *Membri:* Dottori Letterio CASSATA; A. CASTRONOVO; V. CORDARO; P. LOMBARDO; G. ORIOLES; L. SANZO; G. VINCI.

MILANO. — *Presidente:* Dott. Luigi DEVOTO, Professore di Clinica del Lavoro negli Istituti Clinici di Perfezionamento. — *Membri:* Dott. Ambrogio BERTARELLI; Dott. Prof. Guido BORDONI UFFREDUZZI, Medico capo municipale; Dott. U. CARPI; Dott. Cesare CATTANEO, Professore di Pediatria nei R. Istituti Clinici di Perfezionamento, Segretario generale aggiunto dell'U[fficio di] Presidenza per i Congressi di Monaco; [Dott.] Prof. Francesco DENTI, Primario [Oculista] dell'Ospedale Maggiore, Presidente dell'As[so]ciazione per la Difesa contro la Tuber[colo]si; Dott. Prof. Riccardo GALEAZZI; D[ott.] Camillo HAJECH, Primario dell'Ospe[dale] Maggiore; Dott. L. NEGRI; Dott. R. R[ON]ZONI; Dott. Gio. Battista ROATTA, Spe[cia]lista d'Elioterapia; Dott. Prof. Guido R[UA]TA, Direttore dei RR. Stabilimenti Ter[mali] di Salsomaggiore, Segretario Generale [de]gli Uffici di Presidenza dei Congressi [di] Monaco; Dott. Guido SALVINI.

MODENA. — *Presidente:* Dott. Giuseppe ZA[]GARI, Professore di Clinica Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Ruggero BALLI; Dott. Mario DONATI, Prof. di Chirurgia nella R. Università; Dott. C. MA[R]CHESI; Dott. R. SIMONINI.

NAPOLI. — *Presidente:* Dott. Pietro CASTELLINO, Deputato, Prof. di Clinica Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Andrea FERRANNINI, Prof. nella R. Università; Dott. Prof. R. JEMMA; Dott. Sebastiano LA FRANCA; Dott. Giovanni PASCALE, Professore di Chirurgia nella R. Università; Dott. Prof. Alfredo RUBINO, Docente di Clinica Medica nella Regia Università; Dott. SAGONA.

PADOVA. — *Presidente:* Dott. Luigi LUCATELLO, Prof. di Clinica Medica nella Regia Università. — *Membri:* Dott. Antonio BERTI; Dott. Oddo CASAGRANDI, Prof. di Igiene nella R. Università; Dott. Alessandro RANDI; Dott. Vitale TEDESCHI, Prof. di Pediatria nella R. Università; Dott. Prof. Baldo ZANIBONI, Primario dell'Ospedale Civile.

PALERMO. — *Presidente:* Dottor Liborio GIUFFRÈ, Prof. di Clinica Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Edoardo CALANDRA; Dott. Prof. Liborio LO JACONO, Docente in Psichiatria nella R. Università; Dott. Carmelo LAZZARO, Prof. di Farmacologia nella R. Università; Dott. Luigi MANFREDI, Prof. di Igiene nella R. Università; Dott. Salvatore SPIAGGIA, Presidente dell'Ospizio Marino; Dott. Ernesto TRICOMI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università; Dott. Pietro VALENZA; Dott. Giacinto VIOLA, Prof. di Patologia Medica nella R. Università.

PARMA. — *Presidente:* Dott. Umberto GABBI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Ernesto BERTARELLI, Prof. di Igiene nella R. Università; Dott. Olimpio COZZOLINO, Prof. di Pediatria nella R. Università; Dott. Giuseppe TUSINI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università.

PAVIA. — *Presidente:* Dott. Luigi ZOJA, Prof. di Patologia Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Innocente CLIVIO, Prof. di Clinica Ostetrica nella R. Università; Dott. Umberto MANTEGAZZA, Prof. di Clinica Dermosifilopatica nella R. Università; Dott. Achille MONTI, Prof. di Anatomia patologica nella R. Università; Dott. Prof. Eugenio MORELLI, Incaricato di Medicina nella R. Università; Dott. Vittorio NICOLAI, Prof. di Clinica Otorinolaringoiatrica nella Regia Università; Dott. Prof. Giuseppe PEREZ; Dott. Prof. S. RIVA-ROCCI; Dott. Giuseppe SORMANI, Prof. d'Igiene nella R.

Università; Dott. Iginio TANSINI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università.

PISA. — *Presidente:* Dott. Antonio CECI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Dario BALDI, Prof. di Materia Medica nella R. Università; Dott. Alfonso DI VESTEA, Prof. d'Igiene nella R. Università; Dott. Carlo FEDELI, Prof. di Patologia Medica nella R. Università.

REGGIO CALABRIA. — *Presidente:* Dott. T. EVOLI. — *Membri:* Dottori G. SERRANO'; C. ZUPPAVIGNA; F. ZITO.

RIMINI. — *Presidente:* Dott. S. SOLIERI. — *Membri:* Dottori C. BERTACCINI; Giuseppe CARDI; STEFANELLI; VANNI.

ROMA. — *Presidente:* Dott. Vittorio ASCOLI, Prof. di Clinica Medica nella R. Università. — *Membri:* Dott. Roberto ALESSANDRI, Prof. di Patologia Chirurgica nella R. Università; Dott. A. ANGELINI; Dott. Luigi CONCETTI, Prof. di Clinica Pediatrica nella Regia Università; Dott. O. FERRARESI; Dott. Gherardo FERRERI, Prof. di Clinica Otorinolaringorinoiatrica nella R. Università; Dott. Prof. Nicola LEOTTA; Dott. Eugenio ROSSONI, Prof. di Patologia Medica nella R. Università; Dott. Prof. Giuseppe SABATINI, Medico Chirurgo del Policlinico Umberto I; Dott. SFORZA; Dott. Prof. Angelo SIGNORELLI, Direttore del Dispensario « Regina Elena » per la cura e la prevenzione della Tubercolosi; Dott. Augusto TAMBURINI, Senatore, Prof. di Freniatria nella R. Università.

SASSARI. — *Presidente:* Dott. Amerigo FILIA, Prof. di Clinica Pediatrica nella Regia Università; Dott. Claudio FERMI, Professore d'Igiene nella R. Università; Dott. A. CONTI; Dott. Salvatore LUMBAU.

SAN REMO. — *Presidente:* Dott. Teodoro FISCHETTI, Commissario Prefettizio nel Consiglio dell'Ordine dei Medici. — *Membri:* Dottori G. ANDREONI; Giovanni ANSALDI; Tommaso BOBONE; Ulisse MARTEMUCCI; Costanzo SCARSELLA; Emilio PANIZZI; Vincenzo PESANTE; Antonio SEMERIA MAGGIO; Giacomo VERANDO.

SIENA. — Presidente Dott. Vincenzo PATELLA, Prof. di Clinica Medica nella R. Università; Dott. Vittorio REMEDI, Prof. di Clinica Chirurgica nella R. Università; Dott. Achille SCLAVO, Prof. di Igiene nella R. Università.

LA SPEZIA. — *Presidente:* Dott. Prof. Luigi PIOLA, Specialista in Medicina Interna. — *Membri:* Dott. Edoardo BALLERINI; Dott. Amedeo CARLETTI; Dott. Prof. Rinaldo CASSANELLO, Chirurgo Primario dell'Ospedale Civile, Libero Docente in Patologia Chirurgica ed Urologica alla R. Università di Pisa; Dott. Francesco GIANNONI; Dott. Prof. Edoardo MONTI.

TORINO. — *Presidente:* Dott. Prof. Scipione VINAJ, Incaricato di Idrologia nella R. Università. — *Membri:* Dott. Prof. Francesco ABBA, Medico capo del Comune; Dott. G. B. ALLARIA, Prof. di Pediatria nella R. Università; Dott. Angelo CECONI, Prof. di Patologia Medica nella R. Università; Dott. Giuseppe SACCHI, Medico Provinciale.

VENEZIA. — *Presidente:* Dott. Prof. Antonio GARIONI. — *Membri:* Dottori Luigi CAPPELLETTI; G. CERESOLE; Attilio DAL FIOL; G. B. FIOCCO; Davide GIORDANO; Giuseppe JONA; Fausto OREFFICE; Raffaele VIVANTE; Alessando ZOPPI.

Il Comitato si compone adunque delle più spiccate personalità del mondo scientifico italiano. La sua formazione in comitati o sezioni locali presenta un aspetto pratico veramente notevole, quello di costituire in ogni centro della penisola altrettanti nuclei di efficace azione e propaganda, affinchè la partecipazione italiana a questo Congresso acquisti tutta quella ampiezza e quell'importanza che è dato augurare per un avvenimento al quale il nostro Paese, forse più d'ogni altro, è strettamente interessato. Ed a questo riguardo, nell'annunciare la costituzione del Comitato, il prof. Maragliano scrive:

« Oggi l'Italia che, per configurazione geografica è quella che, relativamente alla sua popolazione, è dotata di un maggior numero di città marine, di spiagge meravigliose, di un clima incantevole, deve prendere il suo posto d'onore a questo importante convegno. E questo compito è specialmente affidato ai Comitati locali che, con la loro attiva e fattiva organizzazione, potranno diffondere i concetti cui si informa la nuova lotta contro la *tubercolosi*, portando ciascuno quel contributo personale scientifico che è frutto della propria esperienza e dei proprî studî ».

È noto infatti come al Congresso verrà trattato un unico argomento: « La tubercolosi al mare », che sarà sdoppiato in due distinti rapporti sulla « tubercolosi medica » e « sulla tubercolosi chirurgica », affidati in Francia al prof. A. Robin ed al dott. Andrieux: accanto ad essi figureranno tre rapporti italiani: il prof. Camillo Poli tratterà il tema: « La talassoterapia e l'elioterapia nella lotta contro la tubercolosi »; i professori Putti e Dario Maragliano: « La talassoterapia nella tubercolosi chirurgica »; i professori Ronzoni e Carpi: « La talassoterapia nella tubercolosi medica ».

Nel campo delle cure marine l'Italia ha già percorso passi giganteschi: molte delle nostre fiorenti stazioni marittime sono infatti citate oggi all'estero non solo perchè sorgono su spiagge meravigliose, ma per le loro installazioni di cura pressochè perfette: così come valorosi specialisti nostrani hanno dato il più vigoroso impulso alla talassoterapia con studî e ricerche, le quali

ben a ragione occupano il primo posto nella scienza.

Ed una caratteristica preminente dei nostri progressi è quella che la « cura di mare » si è in Italia sviluppata in massimo grado a beneficio dell'infanzia povera, quella che ha maggior bisogno di essere protetta contro le insidie della tubercolosi, irrobustita contro i danni della terribile malattia, che un grande medico italiano, il Baccelli, chiamò « la filossera dell' umanità ».

Come gli altri Congressi che avranno luogo a Monaco fra le nazioni alleate ed amiche — e potremmo ben dire alleate *tout court*, giacchè di fronte alla barbarie teutonica tutti i nostri amici ormai sono a noi alleati! — anche il Congresso di talassoterapia avrà un'importante scopo di organizzazione difensiva e offensiva contro l'invasione dei nostri nemici. Non è qui il caso di parlare di *concorrenza!* giacchè la Germania non può seriamente opporre le sue fredde e squallide spiagge del mare del Nord e del Baltico alle francesi ed alle nostre: e noi non prevediamo che le stazioni incantevoli dell'Adriatico, ancora in mano dell'Austria, sieno rappresentate a Monaco altrimenti che come le nostre gemme dell'Italia rinnovatasi nella vittoria.

Non dovremo adunque temere la concorrenza degli austro-tedeschi, dopo la pace, ma la loro infiltrazione che ci aveva invischiati nell'anteguerra e che tenterà ancora, tenacemente, nuove subdole vie.

Quest'altro lato del programma di lavoro che ci attende a Monaco è nettamente definito dal senatore Maragliano nelle linee seguenti:

« Gli Imperi Centrali avevano già cercato di assorbire e di monopolizzare le nostre belle stazioni climatiche e tutte le nostre spiagge meravigliose, non potendo crearne nei loro paesi. E così erano sorti Stabilimenti, Istituti scientifici, Alberghi, che domani dovranno essere di nostra proprietà, sotto il nostro dominio scientifico, amministrati da noi per la maggiore ricchezza e per il maggior decoro nazionale ».

Sotto il doppio punto di vista della finalità scientifica, e del dovere nazionale, adunque, il Congresso di talassoterapia di Monaco costituirà un avvenimento che darà numerosi e fecondi frutti. Nei Congressi precedenti — a Boulogne, a Middelkerke, a Biarritz, ad Abbazia, a Cannes — la scienza italiana si affermò superbamente per opera dei suoi migliori: a Monaco, non è dubbio, il suo contributo sarà alto e degno di essa e delle sue fulgide tradizioni.

GUIDO RUATA.

Il turismo nella Commissione pel dopoguerra.

Si è riunita a Roma in due sedute, il 30 e 31 luglio, la Sezione XX della grande Commissione per il dopoguerra. In genere questa Sezione dovrà occuparsi dei trasporti. Ad essa è pure aggregato il turismo.

La Sezione si è suddivisa in sette gruppi: 1° Ferrovie dello Stato, ferrovie private, tramvie e comunicazioni internazionali; 2° Porti e servizi marittimi sovvenzionati; 3° Poste, telegrafi, telefoni; 4° Navigazione aerea; 5° Automobilismo e viabilità ordinaria; 6° Navigazione interna e lacuale; 7° Turismo.

Questi gruppi sono stati composti nominativamente, almeno in parte, ma non ancora organizzati per riguardo agli assenti.

Già in queste due sedute il turismo è stato più volte toccato fra l'interesse generale. Certo l'argomento riesce un po' nuovo a parecchi Commissari, nel senso che non hanno l'abitudine di considerare nelle più svariate manifestazioni della vita civile le ripercussioni molteplici, e che arrivano un po' dappertutto, del turismo.

Ma la simpatia più grande si è tosto destata insieme all'attenzione, e senza dubbio dal lavoro dei partecipanti al gruppo, del quale fanno parte competenze e intelligenze di primo ordine, uscirà un complesso di studi e di voti che, se non resteranno soltanto voti, potranno portare molto avanti molte cose italiane.

Che non debbano restare soltanto voti affermò, colla sua usata energia e con fede, il Presidente della Sottocommissione economica, On. Pantano, per mandato del Presidente generale della Commissione On. Orlando; lo affermò pure il Presidente della Sezione XX On. Maggiorino Ferraris. Certo il momento storico, le circostanze gravi, i bisogni minacciosi del dopoguerra, dovrebbero ottenere, anche da una Commissione, effetti diversi dai soliti.

Però, per cominciare, la Commissione si è romanamente aggiornata a settembre. E' giusto di aggiungere che ha preso impegno.... o quasi, di sottoporre nel frattempo al Presidente le idee individuali relative al programma di lavoro. E, per quanto si riferisce al modesto contributo che può dare il Rappresentante del Touring nella Commissione, questo non mancherà.

l. v. b.

La metropolitana di Madrid.

È in attuazione a Madrid una metropolitana sotterranea, che comprenderà parecchie linee, una delle quali è già in avanzata costruzione fra *Puerta del Sol* e *Quatro Caminos*. Secondo la madrilena *Revista de Obras Publicas*, la linea anzidetta è lunga 3840 metri e segue quasi esattamente il tracciato delle strade sovrastanti. È a doppio binario collo scartamento normale adottato pure sulle tramvie cittadine: la pendenza massima raggiunge il 40 per mille ed il raggio minimo delle curve è di 90 m. Le vetture hanno la larghezza di m. 2,40 e sono a trazione elettrica con presa aerea. In un primo tronco la linea rimane a metri 20 sotto il piano stradale e fu costruita in galleria, senza disturbare i servizi del sottosuolo (condotte d'acque, condotte elettriche, fognature, ecc.). Nel secondo tronco si ricorse all'esecuzione in trincea, restando la linea colla volta del sotterraneo a qualche metro dal piano stradale.

Le stazioni lungo la linea sono otto e così risultano ad una distanza media fra loro di m. 445. Hanno tutte la stessa lunghezza di m. 60 e sono dotate di marciapiedi larghi da 3 a 4 metri. La volta delle stazioni sarà rivestita, come la galleria sotto il Quirinale a Roma, con piastrelle di porcellana bianca e l'illuminazione sarà fatta con potenti lampade elettriche. In queste stazioni potranno sostare treni di cinque vetture, lunghe ognuna m. 12, capaci nel loro complesso di 400 viaggiatori. I treni si seguiranno a due minuti e mezzo d'intervallo e compiranno il percorso in 10 minuti. Si potranno così trasportare 9600 persone all'ora in ciascun senso; ciò che tien conto anche dei bisogni futuri in conseguenza dello sviluppo della città.

Gli accessi alle stazioni profonde sono costituiti da gradinate arrestantisi alla passerella che scavalca i binari e congiunge i due marciapiedi. Nel pozzo in cui si svolgono le gradinate, un ascensore, capace di 40 persone, funzionerà alla velocità di 1 m. al secondo. Le scale sono costruite in modo che in nessun punto i viaggiatori che scendono s'incontreranno con quelli che salgono.

Gli accessi alle stazioni poste a poca profondità saranno costituiti da una scala che porterà ad un vestibolo sotterraneo, dal quale i viaggiatori andranno ad uno dei marciapiedi o, per mezzo della passerella, all'altro.

La Società che esegue i lavori si è costituita col capitale di 10 milioni di pesetas.

Per il miglioramento delle comunicazioni fra Italia e Francia.

Gli ultimi due numeri dell'organo ufficiale della Camera di Commercio italiana a Parigi, che esce in veste di gran lusso col titolo *La France et le marché italien*, si occupano del miglioramento delle comunicazioni ferroviarie fra l'Italia e la Francia. In uno degli articoli si propugna il traforo del Monte Bianco, che permetterebbe di congiungere Chamonix con Aosta. La galleria sotto il gran gigante delle Alpi non supererebbe i 14.700 metri, risultando così assai meno lunga di quella del Sempione che tocca i 19.000 metri, e la spesa si prevede pel tronco Sallanches-Aosta di soli 120 milioni, per modo che — osserva l'articolista — sarebbe facile trovare una Società concessionaria che assumerebbe l'opera a suo rischio senza aggravio del bilancio dei paesi interessati. (È, peraltro, probabile che la previsione sia molto ottimista). Secondo i progetti attuali la linea toccherebbe Ginevra, restando per 18 km. tributaria del territorio svizzero; ma il tracciato verrebbe modificato per portarlo tutto su territorio francese, la guerra avendo palesato gli inconvenienti, in caso di conflagrazione, delle ferrovie attraversanti paesi neutrali.

L'utilità della nuova linea sarebbe dimostrata dai seguenti confronti di distanza fra Parigi e le stazioni sottoindicate:

	linea attuale	linea Monte Bianco
Milano	km. 923	km. 844
Piacenza	» 965	» 900
Torino	» 778	» 787
Genova	» 938	» 904

Vantaggi analoghi si notano facendo il confronto per le distanze fra le stesse stazioni e Calais. Solo Torino non parteciperebbe ai vantaggi dell'accorciamento dei percorsi.

Dal punto di vista esclusivamente italiano vi è da notare che crescerebbe il percorso sul nostro territorio in confronto dei valichi attuali. Infatti, mentre oggi da Milano ad Iselle corrono 141 km. e da Torino a Modane ne corrono 96, la distanza da Milano alla frontiera del Monte Bianco salirebbe a chilometri 229 e quella da Torino a km. 172. Il che, accoppiato alla brevità totale della linea, in tesi generale giova sempre, perchè permette di regolare le tariffe secondo i proprî interessi per una maggior frazione della distanza.

Altro articolista propugna, invece, il traforo del Monginevro, che permetterebbe di congiungere più direttamente Oulx a Briançon. Si otterrebbe così lo scopo di avvicinare Torino a Marsiglia e di mettere la capitale del Piemonte in rapporto diretto colla Spagna per Tarascon, Cette e Perpignan. Per difendersi dall'obiezione che questa nuova linea sarebbe una parallela della Cuneo-Nizza, già in avanzata costruzione, il proponente osserva che l'apertura di un traforo sotto il Monginevro porterebbe per conseguenza inevitabile la trasformazione a trazione elettrica della linea di Briançon e l'impianto di una nuova linea fra Gap e Sisteron. Ciò vorrebbe dire acceleramento della marcia dei treni su questa linea alpina col conseguente incremento del traffico e la riduzione in proporzioni considerevoli del percorso da Torino a Marsiglia e da Torino a Bordeaux ed a Barcellona.

Da Torino a Tarascon, punto di partenza delle linee Cette-Bordeaux e Cette-Barcellona, la distanza ora è per Savona e Bra di chilometri 600 e per Modane e Valenza di chilometri 488. Con la Cuneo-Nizza diventerà di km. 508. Al contrario per Oulx e Briançon scenderebbe a km. 428 e colla rettifica Gap-Sisteron a soli km. 406, con un vantaggio di km. 82 sul più breve percorso attuale.

Questi ragionamenti sono ispirati al concetto che bisogna favorire non solo gli scambi fra Italia e Francia, ma anche quelli fra Italia e Francia da una parte e la Spagna dall'altra per opporre la coalizione latina a quella degl'Imperi Centrali.

Una galleria sotto lo stretto di Gibilterra.

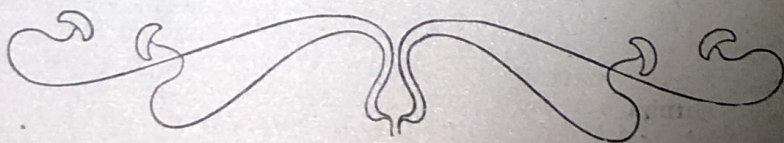
Fa il paio col progetto della galleria sotto la Manica quello della galleria sotto lo stretto di Gibilterra. Si tratta in entrambi i casi di due grandiose concezioni, che non arretrano di fronte alle enormi difficoltà da superare.

Della ferrovia della Manica già informammo i nostri lettori nel numero di novembre dello scorso anno. Per lo stretto di Gibilterra si prevede di dover discendere ad 840 metri sotto il livello del mare, e ciò per una lunghezza che da Tarifa, sulla costa spagnuola, ad uno qualsiasi dei vari punti presi in considerazione sulla costa africana, non sarebbe che di circa 25 km., il che fa subito comprendere come per vincere la duplice pendenza si dovrebbero prendere provvedimenti di corrispondente entità.

Il preventivo di spesa sale a 350 milioni di lire, compresi i lavori da eseguire per sistemare le linee di accesso.

Per la elettrificazione delle ferrovie italiane.

Secondo un calcolo comparso nel giornale *L'Elettrotecnica*, se si abbandonasse il sistema trifase sinora adottato in Italia per l'applicazione della trazione elettrica e si ricorresse alla corrente continua, si potrebbero trasformare ben 5000 km. di linee con meno di 500 milioni, in confronto ai 750 che occorrerebbero col sistema attuale. La spesa di esercizio, tenuto anche conto degli oneri del capitale, scenderebbe ad 87 milioni annui in confronto a 133. I calcoli sono fatti sui prezzi vecchi: coi prezzi che è ragionevole attendersi nel dopo-guerra, il risparmio nelle spese d'impianto e di esercizio sarebbe anche superiore e non di poco.

Queste affermazioni daranno luogo a vivo dibattito nel campo tecnico, essendovi grave divergenza fra coloro che sostengono la preferenza del sistema trifase e quelli che ritengono più conveniente il sistema a corrente continua che ha avuto grande successo sulle tramvie ed in alcune recenti applicazioni americane. (È il sistema delle nostre varesine, salvo l'impiego della terza rotaia, che tende a sparire).

Merita di essere segnalato, non foss'altro come esempio del modo con cui oltremare si sa valutare il fattore psicologico dell'elemento lavoro, l'**altissimo incoraggiamento morale dato in America ai costruttori di navi** dallo stesso Presidente della repubblica stellata. Tacendo dei mille modi coi quali si è saputo organizzare la produzione impostandola su rivalità ed entusiasmo creati tra le varie squadre di operai, ricordiamo quanto Mr. Charles Schawb disse nel suo discorso pel varo del nuovo *cargo-boat* « *Tuckhave* » da 5548 tonnellate, varato dopo 27 giorni e 3 ore dall'impostamento. Furono istituiti premi ed eccitamenti tangibili di campionato tra le varie squadre di chiodatura, d'armamento e così via; si compilarono grafici di produzione di ogni singolo cantiere, ottenendo così il mezzo di perfezionare l'organizzazione delle squadre e dei turni, stimolando l'amor proprio di ogni cantiere e di ogni parte di esso. E, per aggiungere solennità al varo, il Commissario delle costruzioni navali Mr. Hurley dopo un suo discorso, lesse una lettera del Presidente Wilson « ai suoi cari amici operai » colla quale egli si congratulava con essi dello straordinario *récord* compiuto col loro lavoro! Come si vede in America l'organizzazione del lavoro è intesa nei suoi fattori morali dagli industriali, su su per ogni gradino della scala sociale, sino al capo del governo.

Non passa giorno che non si annuncino novità nella **costruzione di navi in cemento armato.** In Germania si è costituita una società per sfruttare un brevetto Rudiger per tali costruzioni. Queste navi sono formate da un calcestruzzo assai più leggero dell'ordinario, talchè il peso complessivo della nave ne riesce assai diminuito. Nel calcestruzzo stesso sono poi immersi speciali galleggianti di densità minore dell'unitaria. Finora però il metodo non è stato adottato che per piccole navi non superiori a 600 tonnellate.

Invece a S. Francisco si sta costruendo una nave colossale, che sarà di gran lunga più grandiosa di tutte le esisenti in cemento armato. Trattasi di una nave da carico di 15.000 tonnellate, lunga 122 m. e larga 15, dell'altezza di 10 m. Avrà un motore di 1750 cavalli e raggiungerà una velocità di 10 nodi. Naturalmente se l'esperimento sarà soddisfacente si avrà una rivoluzione nei metodi costruttivi delle navi.

Non piccola è del resto l'attività degli studiosi nel cercare nuovi tipi di navi che ne specializzino l'utilizzazione ancor più di quel che oggi non avvenga.

Lo sviluppo sempre maggiore che va assumendo la navigazione interna, per esempio, fa intensificare gli studi di **natanti destinati alla navigazione fluviale e costiera.** Direttive fondamentali sono la limitata immersione, la capacità di manovra in acque ristrette, il piccolo dislocamento, l'utilizzazione di esso in modo che raggiunga la massima portata. Si delinea già sin d'ora l'importanza che per queste navi avranno i motori a combustione interna, che pesano ed ingombrano meno delle macchine a vapore, abbisognano di minori provviste di combustibile a parità di autonomia con vantaggio della portata netta e del volume disponibile per le merci.

Nè deve tacersi l'annuncio che ci viene dall'America di un **nuovo tipo di nave scoperto da Edison.** Il grande inventore, se non sempre ci ha dato ritrovati che poi hanno avuto effetto pratico, tuttavia ha legato il suo nome a tali scoperte che hanno rivoluzionato il mondo. Saremo stavolta in uno di questi casi? In ogni modo interesserà sapere che in un cantiere di Norfolk nella Virginia, sotto la direzione di Edison è in costruzione per conto del Naval Board un piroscafo, *Lucy,* insommergibile, a sistema cellulare con scudo esterno. La capacità di stazza è in esso ridotta del 14 % e la velocità di navigazione a 9 nodi all'ora.

E accanto alle navi insommergibili si propone invece di ovviare al pericolo dei sottomarini mediante la costruzione di **navi da carico sommergibili**. Come è chiaro per vincere la minaccia subacquea due erano le vie che si offrivano. L'una il rendere le navi mercantili insommergibili, l'altra il rendere possibile alla nave mercantile di sfuggire all'attacco coll'immergersi: talchè le due navi attaccante ed attaccata verrebbero a trovarsi nelle condizioni di due ciechi in un campo immenso, e nella quasi impossibilità di danneggiarsi l'una l'altra. La rivista

L'Industria, in uno dei suoi ultimi numeri discute lungamente la questione, e presenta anche un esempio di soluzione per una nave sommergibile della portata di 2000 tonnellate. Tali navi oltrechè riuscire preziosissime nei casi di blocco, sarebbero anche ausiliari importantissimi pel rifornimento delle navi da guerra.

L'industria del **ricupero delle navi** fa progressi giganteschi, se pure non proporzionati ancora al bisogno. Dal 1915 al 1917 il corpo di salvataggio dell'Ammiragliato inglese ha ricuperato navi per 400.000 tonnellate. Tra l'altro si è ricuperata una nave di 3500 tonnellate, ciò che prima della guerra sarebbe sembrato impossibile, perchè non si era riusciti a rimettere a galla che navi al massimo di 1500 tonnellate. La creazione di nuovi tipi di macchine naturalmente ha migliorato assai le condizioni di lavoro. Per esempio si è potuta salvare una nave di 14.000 tonnellate arenatasi dopo essere stata silurata da un sommergibile mentre trasportava un carico di viveri per 75 milioni. Speciali dispositivi hanno permesso ai palombari il lavoro, nonostante il grave ostacolo degli abbondanti gas tossici sviluppati dalle materie vegetali e carnee in decomposizione.

La stampa francese continua a dibattere la gran questione della **navigazione sul Rodano da Ginevra al mare**. Poichè la Svizzera, basandosi sulle clausole di un trattato del 1798 che associava i destini delle repubbliche elvetica e francese, e obbligava i due stati «ad eseguire le opere d'arte necessarie per la creazione di un canale da Ginevra al Rodano navigabile», ha terminato lo studio del progetto per la canalizzazione del Rodano a valle del lago di Ginevra, in modo da potere sviluppare il traffico per natanti da 600 tonnellate, e il Gran Consiglio di Ginevra ha votato una legge per riservarsi un'immensa zona di terreni a Plainpalais, per installarvi un gran porto fluviale, l'opinione pubblica francese insiste perchè anche in Francia si assecondi l'iniziativa svizzera, così da trasformare il Rodano francese in una arteria d'accesso all'Europa centrale altrettanto comoda di quella che i tedeschi mirano a creare traverso la loro rete fluviale ed il Reno. È questo un argomento che deve essere assiduamente seguito da chi tra noi si occupa dell'allacciamento del Lago Maggiore al Po, non solo perchè si eviti di giungere troppo tardi o con soluzioni inadeguate, ma anche perchè si veda se non sia il caso di riesaminare il problema, tenendo calcolo della effettiva zona di influenza che per necessità geografiche il nuovo canale verrebbe ad avere nei confronti della Svizzera, soprattutto per non crearsi pericolose illusioni.

A dimostrare quanto valore possa avere anche per noi lo studio delle relazioni di traffico d'un porto fluviale, e di conseguenza quali influenze può portare all'economia di un paese, accenniamo alle preoccupazioni dei francesi circa le condizioni in cui verrà a trovarsi alla fine della guerra il **porto di Parigi.** Si osserva che quel porto fluviale è stato snaturato nel suo funzionamento dall'attuale stato di guerra, mentre dovrà riprendere il suo compito di rifornitore di carbone francese alla capitale francese.

Attualmente, per effetto dello stato di guerra, il traffico principale non avviene più verso il nord per l'Oise, mentre sarebbe da augurarsi che alla fine della guerra tale traffico si ristabilisse: se così non fosse vorrebbe dire che i carboni francesi sarebbero sostituiti da quelli inglesi che arrivano a Rouen. Questi ultimi oggidì si creano una situazione commerciale che certo si sforzeranno di conservare dopo la pace, mentre naturalmente in Francia non si vuol compromettere l'avvenire delle miniere francesi.

Si cerca a tal fine di migliorare le condizioni di navigazione verso il nord: ed è questo un esempio luminoso dell'influenza grandissima che ad una via d'acqua si attribuisce nel determinare le correnti di traffico. Si è osservato che la navigazione sull'Oise diverrà certo migliore che sugli altri fiumi francesi, poichè, dovendosi ricostrurre i ponti demoliti per effetto delle operazioni militari, essi saranno rifatti con archi di maggiore portata dei precedenti e con un tirante d'aria maggiore di quello dei precedenti. Ma dal confluente dell'Oise colla Senna a Parigi si ha l'inconveniente di una mancanza di omogeneità nelle condizioni di navigazione che non può non essere dannosa: ossia mentre le navi cariche percorrono l'Oise in discesa, devono poi risalire la Senna controcorrente. Ne viene che i mezzi di trazione, specie quando la Senna ingrossa, mentre bastano sull'Oise, non bastano più sulla Senna e le navi si accumulano nei porti dell'Oise. V'è poi la sproporzione notevole tra l'estensione dei due tronchi, che non consente provvedimenti proporzionati, poichè mentre la gran via del Nord ha per 400 km. il carattere di navigazione in canale — l'Oise può considerarsi a questo riguardo come un canale —, nel tratto della Senna è per 72 km. formata da un fiume che si deve risalire nella direzione principale di traffico. E le due navigazioni dovrebbero razionalmente differire pel materiale, pel sistema di trazione ed anche pei personali, che converrebbe, pel migliore rendimento, fossero specializzati.

A tutti questi inconvenienti si vuol ovviare colla costruzione di un nuovo canale di una trentina di km., il quale si staccherebbe dall'Oise, a monte della sua confluenza nella Senna, e avrebbe lo scopo non tanto di abbreviare il percorso — ciò che pure avviene in modo notevole e non è certo un danno — quanto di rendere omogenea la navigabilità su tutto il percorso della canalizzazione del nord.

Aviazione

Aviazione e standardizzazione.

La standardizzazione è stata applicata alla costruzione di elementi molto diversi: passi dei bulloni meccanici, candele d'automobile, ruote di biciclette, aghi per macchine da cucire, ecc. Nell'aviazione, per quanto il problema sia di una importanza incalcolabile, quasi nulla è stato finora fatto da parte degli Alleati.

E pure sono evidenti i risultati che si otterrebbero con una simile organizzazione: abbassamento dei prezzi, facilitazione della produzione in grandi serie e possibilità per la piccola industria di fabbricare pezzi staccati.

Si obbietta che è indispensabile lasciare piena iniziativa ai costruttori perchè il progresso continui con il ritmo di questi ultimi anni e nessuno nega, infatti, che standardizzare all'eccesso significherebbe cristallizzare il progresso aeronautico. Ma non si tratta che di standardizzare elementi d'importanza secondaria. Nessuna necessità tecnica impedisce di chiedere ai costruttori che tutte le ruote di aeroplano siano scelte fra sei o otto tipi di ruote che avranno ciascuno caratteristiche ben determinate. E lo stesso potrebbe dirsi per le corde, per i tenditori, per gli assi, per la bulloneria, ecc. Ai costruttori rimarrebbe piena libertà per quanto riguarda gli elementi principali dell'apparecchio.

Gli Imperi Centrali, osserva Jean Lefranc, nel numero di luglio de *La Revue de Paris*, possiedono per questo riguardo, una innegabile superiorità di organizzazione. Il generale von Hoeppner è il padrone assoluto di tutta l'aeronautica nemica. Ed esso impone i tipi di apparecchi e di motori da costruirsi e da mettersi in servizio sul fronte e coordina tutte le operazioni.

Da parte nostra, invece, la Francia ha adottato alcuni tipi di motori creati dai suoi costruttori; l'aviazione inglese ha adottato altri tipi di apparecchi e di motori; l'aviazione italiana ha adottato altri modelli; l'aviazione americana giunge infine con tipi ancora diversi che, oltre l'Atlantico, saranno considerati naturalmente come « the best of the world », i migliori del mondo. Su qualche centinaio di chilometri di fronte gli Alleati stanno dunque per mettere in linea una trentina di tipi di motori e una cinquantina di tipi di aeroplani, mentre i nostri nemici non si valgono che di cinque tipi di motori e tutt'al più di otto o dieci aeroplani.

Il nostro metodo disperde le ricerche, le esperienze e gli sforzi dei costruttori. Occorre creare un organismo centrale tecnico che decida periodicamente e per tutti gli Alleati quali siano i tipi di aeroplani e di motori più convenienti. Questo organo centrale potrebbe imporre la standardizzazione dei pezzi staccati, e con la riduzione dei tipi, con l'organizzazione metodica delle ricerche e della produzione si potrebbe arrivare rapidamente a creare un apparecchio semplice, smontabile e robusto: l'aeroplano ideale dell'avvenire.

Il breve passato dell'idroplano.

La storia dell'idroplano è storia di vigilia ed è senza scintillii, dice *La Via Azzurra*. La mala prevenzione assistè ai primi vagiti della macchina acquatica da volo: questa fu giudicata un ibrido incapace di tenere con disinvoltura e con sicurezza l'onda e la corrente aerea.

L'apparizione avvenne sette anni or sono e fu quasi simultanea in due lontani punti del globo. Nel 1911 il meccanico-aviatore americano Gleen Curtiss varò per la prima volta dalla tolda dell'incrociatore da battaglia *Pennsylvania*, nelle acque di Hammondport, il suo primo apparecchio acquatico che denominò idro-aeroplano. Nello stesso tempo a Marsiglia Enrico Fabre, già noto per varie invenzioni meccaniche, varò il suo idroaeroplano tipo anitra, a coda rudimentale, perchè partiva dal pregiudizio che il tipo a coda posteriore avrebbe fatto capovolgere l'apparecchio sia nell'ammarraggio, sia nella partenza.

Il Principe di Monaco diede impulso allo studio ed alla costruzione di nuovi tipi di idrovolanti, indicendo, nel 1912, un *meeting*, con notevoli premi, nelle acque della Costa Azzurra. Parteciparono alla gara Farman,

Curtiss, Voisin, Fabre, Sanchez-Besa, Caudron, tutti con apparecchi biplani.

Più tardi, al convegno di Saint Malo, fecero il loro ingresso i sistemi monoplani: Borel, Rep, Nieuport, Train, Duperdussin; eranvi inoltre i biplani Astra e Donnet-Lévêque, il quale ultimo aveva dato al suo apparecchio il carattere che si venne in seguito generalizzando, di anfibio.

Vennero poi le prove del Tamigi ed, ultime, quelle della primavera 1913 a Monaco e a Nizza. Fin qui *La Via Azzurra*.

L'Italia organizzò pure gare sportive: memorabili sono rimaste quelle del *Gran Premio dei Laghi* del 1913, concorso internazionale di idrovolanti organizzato presso il T. C. I. dalla Società Italiana di Aviazione. Ma anche prima la tenacia e la sagacia dei nostri aviatori ed inventori, specialmente ufficiali di marina, si applicò a trarre largo partito dal nuovo mezzo di locomozione.

Sono vanto italiano varie modificazioni ingegnosissime ed utilissime ai primi tipi e sottotipi apparsi, i tentativi col monoplano, poi affermatisi col biplano che venne perfezionato, conferendogli stabilmente equilibrio intrinseco longitudinale, il che è garanzia di sicura, ferma navigazione.

Ma con le invenzioni e i perfezionamenti successivi cessa la funzione dell'iniziativa individuale; gli eventi premono e l'iniziativa si fa anonima e multiforme.

L'idrovolante ormai ha superato il periodo dell'infanzia, ed anche della pubertà, ed entra trionfalmente nell'alacre e vasta fase della maturità.

Aviazione commerciale in Norvegia.

Non vi è forse paese in Europa ove le distanze tra le città principali, in proporzione al numero della popolazione, siano così grandi come in Norvegia. In molte regioni essa ha ancora mezzi di comunicazione inadeguati, e non potrà averne di migliori rapidamente che utilizzando per i passeggeri e le merci urgenti le vie del cielo.

Secondo quanto leggiamo in *Scientific American* un progetto sarebbe ora in via di studio per l'organizzazione di un servizio aereo tra le città più importanti della Norvegia e tra la Norvegia e i paesi vicini.

Esso contemplerebbe l'installazione di una linea lungo la costa da Cristiania a Cristiansand e Stavanger (4 ore 1/4), da Stavanger a Bergen (1 ora 1/2), da Bergen a Trondhjem (5 ore) e anche più a nord fino a Kirkenes (11 ore). Nelle attuali condizioni il viaggio tra Cristiania e Kirkenes richiede giorni e talvolta settimane, mentre per via d'aria basterebbe partire da Cristiania alle 7 per giungere a Kirkenes alle 24.

Altre linee in progetto sarebbero la Cristiania-Trondhjem (5 ore), e la Cristiania-Bergen (2 ore 3/4). Inoltre si vorrebbe istituire un servizio regolare tra Stavanger (Norvegia) e Aberdeen (Scozia), e tra Cristiania e Copenaghen, passando per Göteborg, in Svezia. Tutte e due le distanze potrebbero essere coperte in 4 ore 1/2.

Sarebbero impiegati idroplani di ultimo modello, che la compagnia, dicesi, cercherà di arricchire di tutte le possibili comodità.

Nuova invenzione.

Ce ne dà notizia il *Bollettino dell'Unione Panamericana:* è il *diapason* per regolare la tensione dei fili d'aeroplano.

Com'è noto, i fili che uniscono l'armatura degli aeroplani devono avere una tensione eguale. Finora non esisteva uno strumento che permettesse un controllo preciso della tensione; i meccanici si limitavano a regolarla con il tatto e con l'udito, facendo vibrare i fili come le corde di una chitarra, per ascoltarne il suono.

Il nuovo *diapason* è formato da una base sulla quale sono disposte a diversa altezza numerose lamine; avvicinandolo al filo teso e pizzicandolo, una di tali lamine si pone subito in vibrazione. Non occorre che notare il numero della lamina e si ha una indicazione precisa per determinare una tensione rigorosamente eguale degli altri fili. Basta infatti tenderli o allentarli fino a quando non si sia ottenuta la medesima nota.

Il paracadute.

Per una quantità di preconcetti lo sviluppo del paracadute non ha seguìto di pari passo quello degli apparecchi da volo; soltanto ora si comincia a comprendere che sono numerosi i vantaggi e i servizi che questo strumento può offrire.

La comune credenza che il paracadute spesso non si apra è in contrasto con la esperienza di quanti hanno dovuto ricorrere a tale mezzo di discesa. I fatti, del resto, dovrebbero essere assai convincenti: gli osservatori dei nostri palloni-drago sono da tempo particolarmente allenati a queste discese. Senza dubbio molti sono ancora i perfezionamenti da introdurre, ma tutto fa credere che, cessando verso tale strumento lo scetticismo dimostrato finora da molti piloti, saranno rapidamente raggiunti.

E il paracadute si dimostrerà allora non soltanto sicuro arnese di salvezza, ma potrà altresì essere usato per altri compiti. Così, in caso di nebbia, piccoli paracadute potranne illuminare il suolo; in missioni militari di grande urgenza l'incaricato potrà scendere al punto voluto senza essere costretto a fermarsi al campo di atterramento o all'aerodromo, e nell'aviazione civile molte stazioni intermedie verranno evitate, con grande risparmio di tempo, calando giù in paracadute, corrispondenza, merci e anche persone.

Attorno all'ufficio di Stato per il turismo.

Segnaliamo, a titolo d'informazione, un articolo pubblicato da Piero Barbera sul *Marzocco* del 23 giugno a proposito di turismo.

Ciò che interessa all'autore è la *questione morale*.

« È tale questione che bisogna oggi più che mai aver presente nello studiare l'organizzazione del movimento dei forestieri e il suo incremento. L'esperienza insegna che non bisogna lasciar piena libertà di azione all'iniziativa privata, perchè si è visto che essa è purtroppo soggetta a perdere di vista la questione morale, giustamente cara al Cavour, secondando la tendenza di coloro che traggono profitto dallo sfruttamento dei forestieri a postergare a un malinteso interesse il rispetto del sentimento nazionale, che pur è conciliabile con l'esercizio di industrie alle quali dà precipuo incremento la clientela avventizia del forestiere.

« Che sia conciliabile lo dimostra la Svizzera, chiamata il paese degli albergatori, dove il movimento dei forestieri è sfruttato più intensamente che da noi, ma dove chi lo sfrutta, se è svizzero, non dimentica di esserlo, e se non lo è, rispetta l'amor proprio e le giuste suscettibilità del paese ove esercita la sua industria. Sugli alberghi svizzeri, anche se in mano di tedeschi, ha sempre sventolato una sola bandiera, quella con la croce bianca in campo rosso.

« Perciò, dice il Barbera, ben venga l'organo statale per lo sviluppo e la disciplina dell'industria del forestiero, il quale dovrà specialmente non perder mai di vista la *questione morale* ».

Il Touring è particolarmente lieto che la propaganda perseguita con tenacia instancabile da tanti anni, trovi un'eco tanto favorevole nel Paese. Il punto dei vantaggi morali procurati dal turismo è proprio il cardine dell'azione del Sodalizio: fin dalle sue origini esso ebbe ad insistere che più ancora dei benefici materiali sono da considerare gli effetti veramente incommensurabili di carattere morale che il turismo procura: attraverso il viaggio si attivano gli scambi intellettuali, nascono le nuove iniziative commerciali e industriali, si stringono rapporti di vario genere che altrimenti non potrebbero sorgere o si verificherebbero soltanto in uno spazio di tempo infinitamente più lungo. Si può veramente ripetere che *cognitio est amor*.

***

Ancora segnaliamo sulla medesima questione l'ordine del giorno emesso nell'Assemblea generale della Camera di Commercio tenutasi in Roma il 30 giugno u. s.

Esso dice:

« L'unione delle Camere di Commercio, udite le relazioni delle Camere di Commercio di Firenze e di Roma, tenute presenti le deliberazioni prese da altre Camere di Commercio del Regno, fa voti:

perchè diventi funzione dello Stato di provvedere a tutto quanto attiene a coordinare e integrare l'azione degli Enti pubblici e privati allo scopo di intensificare e facilitare la venuta e il soggiorno dei forestieri in Italia, mediante la creazione di un apposito ufficio di Stato, assegnandogli i mezzi finanziari necessari per realizzare il suo compito ».

E la Camera di Commercio di Lucca ebbe ad approvare a voti unanimi, nell'adunanza del 29 maggio u. s. il seguente ordine del giorno:

« La Camera di Commercio:

Presa cognizione del voto espresso dalla Consorella di Firenze nell'adunanza consigliare del 5 aprile 1918, nonchè delle considerazioni svolte nel memoriale del marzo precedente dal Consiglio del Touring Club Italiano; concorda con questo nell'avviso che sorga *un Ufficio di Stato pel turismo non presso le Ferrovie, ma autonomo, e a scopo di studi e non di esecuzione;*

consente con la Consorella fiorentina nella convenienza di sollecitare tale organizzazione statale, interessandone anche l'Unione delle Camere di Commercio;

invoca, intanto, la difesa dell'industria degli albergatori, nell'ora che volge, contro una dannosa evitabile requisizione, richiamando il R. Governo su l'opportunità d'una più accurata cernita degli stabili da requisire e su la necessità di procedere a eque e sagge derequisizioni e di profittare piuttosto di non pochi locali possibili, talvolta proprietà di stranieri che appartengono a Stati non alleati e non neutrali ».

Derequisizioni.

Con lettera indirizzata al Presidente della Società Italiana Albergatori, l'on. Orlando comunica che, in considerazione delle speciali esigenze delle stazioni idroterapiche e balneari, ha disposto che siano rilasciati quegli alberghi, requisiti per uso ospedaliero, ritenuti indispensabili ai bisogni civili.

Così è stato provveduto per Salsomaggiore, Montecatini, San Pellegrino, oltrechè per le stazioni balneari di Viareggio e di Livorno.

Gioverà questo a far ribassare, o per lo meno a non far ancora crescere i prezzi praticati dagli albergatori in alcune stazioni termali?

Abbiamo infatti letto, non sappiamo più dove, che a Salsomaggiore il prezzo delle pensioni va raggiungendo proporzioni fantastiche. Non citiamo le cifre perchè, non potendole fortunatamente suffragare con la nostra esperienza, temeremmo di cadere in errore.

Plaudiamo perciò alla diposizione governativa che gioverà, è da credersi, non soltanto alla benemerita classe degli albergatori, ma anche a quella altrettanto benemerita dei clienti.

Tasse alberghiere in Francia.

La legge francese del 31 dicembre 1917, che stabilisce una tassa del 10 % sugli oggetti di lusso, si vorrebbe applicare anche agli alberghi che verranno considerati stabilimenti di lusso.

Ma questa classificazione incontra difficoltà inestricabili. Non già che gli albergatori francesi non comprendano le necessità di nuove tasse per fronteggiare le spese sempre maggiori imposte dalla guerra. Esse sono un mezzo fondamentale di difesa nazionale e non si pagherà mai abbastanza, dice *La Renaissance du Tourisme*, l'onore di restar francesi. Ma la nuova disposizione legale urta nella sua applicazione poichè conduce ad una ripartizione arbitraria ed inevitabilmente ingiusta.

Quali si siano infatti i criteri adottati, non si eviterà mai che al limite delle due categorie esistano stabilimenti similari dei quali uno sarà sottoposto alla tassa e l'altro no.

Ed è facile comprendere il malumore dell'albergatore che dovrà sottoporre la sua clientela alla tassa del 10 % mentre il suo concorrente, che si indirizza allo stesso genere di clientela, ne sarà esente.

Per evitare tuttociò, il Comitato della Camera Nazionale dell' Industria Alberghiera francese propone la introduzione di una tassa di guerra generale e uniforme del 5 % che sarebbe imposta:

1° Per gli alloggi: sul prezzo di locazione di tutti gli ambienti destinati ad abitazione da 6 franchi in su a Parigi, da 4 franchi in su in provincia.

2° Per i pasti: per ogni pasto principale, bibite comprese, a partire dai 6 franchi a Parigi, a partire dai 5 franchi in provincia; per la colazione a partire da un franco e mezzo, tanto a Parigi quanto in Provincia.

3° Per le pensioni, tanto a Parigi che in provincia:

a partire dai 14 franchi al giorno e a persona per la pensione completa: camera e tre pasti;

a partire dai 10 franchi al giorno e a persona per il solo vitto completo: tre pasti;

a partire dai 9 franchi al giorno e a persona per i due pasti principali.

4° Sul prezzo di ogni altra consumazione, superiore ad 1 franco, così a Parigi come in provincia.

***

Altra proposta che in Francia interessa il mondo alberghiero, è quella relativa alla tassa di tirocinio proposta dai deputati Verlot e Carré-Bouvalet. Essa dovrebbe servire di complemento alla legge sulla organizzazione dell'insegnamento tecnico votata dal Senato fin dal giugno 1916.

A questa tassa verrebbero assoggettati tutti i capi d'industria che, trovandosi in condizioni di poterlo fare, non si preoccupano della istruzione professionale del personale.

Ogni persona o società sottoposta alla nuova tassa è tenuta, secondo il disegno di legge ora avanzato, a presentare all'autorità comunale una dichiarazione che dovrà indicare il numero di individui impiegati nel corso dell'anno precedente. Mancando tale dichiarazione o risultando essa

inesatta, la tassa sarà calcolata applicando il coefficiente più elevato.

Gli industriali e commercianti che assicurino a proprie spese e in termini ritenuti sufficienti la istruzione professionale del personale, potranno venire esonerati dalla tassa di tirocinio.

Le domande a tal uopo presentate saranno sottoposte all'esame della Commissione locale professionale e dell'ispettore per l'insegnamento tecnico.

Con una parte dei proventi della tassa, il Comitato dipartimentale dell'insegnamento tecnico potrà organizzare concorsi, creare borse di studio e borse di viaggio in Francia ed all'estero, dare aiuto ai piccoli proprietari che formano allievi, accordare sovvenzioni ai professori.

Infine l'ultima parte del progetto tende ad apportare modificazioni al Codice del lavoro e di previdenza sociale per quanto riguarda il contratto di tirocinio, il reclutamento dei tirocinanti, le reciproche obbligazioni tra padrone e tirocinante e le condizioni di lavoro negli stabilimenti industriali per i giovani sino a 18 anni e le donne qualunque sia la loro età.

Primum vivere, deinde....

Togliamo da *La Renaissance du Tourisme* la conclusione del discorso tenuto dal Presidente della Camera Nazionale dell'Industria Alberghiera francese, Barrier, durante il pranzo che ha chiuso la giornata inaugurale della « Fédération d'Auvergne et du Massif Central ».

« Il nostro primo dovere — ha detto agli albergatori il sig. Barrier — è di condurre a termine la installazione della Camera Nazionale affinchè essa possa dare tutto il rendimento atteso.

« Perchè essa abbia tutta l'autorità morale e materiale che le sono indispensabili, bisogna entro il più breve termine costituire il suo bilancio. Da un anno viviamo non di risorse regolari, ma di sottoscrizioni volontarie. Noi ci preoccupammo fin dal principio di tale questione che rimane pur sempre attuale; occorre risolverla senza indugio.

« Abbiamo perciò pensato d'istituire per tutti gli albergatori di Francia sei sezioni di tassabili, che vanno dai 15 ai 200 franchi. Ognuno potrà in tale scala scegliere la quota annuale che dovrà pagare alla Camera Nazionale.

« La riscossione delle quote avverrà per mezzo dei sindacati locali o per mezzo del cassiere della Camera Nazionale a scelta.

« Ciò che è necessario si è che tutti comprendano *la necessità di pagare secondo i propri mezzi*, poichè niente può farsi senza denaro e grande è il lavoro da compiere. Noi dobbiamo disporre di un bilancio annuo di almeno 100.000 franchi.

« Quando avremo ciò, una delle prime questioni che cercheremo di risolvere sarà la creazione di una cooperativa alberghiera.

« Dopo la guerra i benefici, a motivo delle nuove imposte, del prezzo dei generi e del generale aumento della vita, tenderanno a diminuire: di qui la necessità di cercare compensazioni. Queste può darle soltanto il sistema cooperativo che permette prezzi di acquisto più favorevoli.

« Esistono già cooperative alberghiere sorte sotto la pressione delle circostanze: quelle di Parigi e di Tolosa hanno raggiunto risultati particolarmente interessanti.

« Di quanto non sarà accresciuto il progresso che esse rappresentano quando non soltanto sarà aumentato il loro numero, ma si avrà altresì il vantaggio di una organizzazione centrale che diminuirà le spese di gestione e aumenterà il credito e la loro potenza di acquisto?

« Altro problema capitale è dato dalla crisi di personale che diventa sempre più grave. Per scongiurarla e per nazionalizzare la nostra industria si sono fondate scuole alberghiere. Esse dànno a bene sperare e lo Stato, per sua parte, si mostra disposto a favorire a Parigi la creazione di una Scuola Superiore Alberghiera francese.

« Ma per condurre a buon porto tutti questi progetti occorre esistere e *noi non esisteremo se non quando avremo risorse regolari che ci permetteranno di vivere* ».

Tutti gli albergatori italiani (e sono centinaia) che non hanno ancora sentito il bisogno - che coincide col loro interesse - di farsi soci della Società Italiana degli Albergatori, meditino un istante queste parole e spediscano subito la loro quota. Giustamente Barrier finisce dicendo che ogni albergatore deve contribuire all'opera che ha per scopo di aumentare la sua prosperità accrescendo in pari tempo la prosperità nazionale.

Interrogazioni.

Quanti alberghi esistono in Italia?

Quale capitale essi rappresentano?

In quale maniera sono essi suddivisi tra le varie regioni?

In quale proporzione sono ripartiti fra le varie categorie?

Quale è la parte del capitale straniero nel patrimonio alberghiero italiano?

E quale, nella professione alberghiera distinta nelle sue diverse classi, la partecipazione della mano d'opera straniera?

La risposta a questi e a molti altri interrogativi dovrebbe costituire il punto di partenza per lo studio e la soluzione dei problemi capitali dell'industria alberghiera:

Fabbisogno regionale;
Credito alberghiero;
Nazionalizzazione, ecc., ecc.

E gioverebbe altresì a coloro che si interessano di turismo e che finora sono stati quasi sempre costretti a servirsi di valutazioni antiquate o, peggio ancora, di « press'a poco ».

Giriamo la considerazione, non peregrina, alla Società Italiana Albergatori.

Un bell'esempio di efficace propaganda.

Ci è dato dalla crociata che gli americani, da vera gente pratica, vanno conducendo in Francia allo scopo di ripopolare quel paese che tutti sappiamo quanto, per molteplici cause, abbia sofferto in passato nei riguardi della diminuzione di popolazione.

Naturalmente non sono mancate discussioni, dissertazioni attorno ai provvedimenti ritenuti più utili per allontanare la minaccia che incombeva sulla nazione francese.

Per iniziare però una campagna efficace in favore della ripopolazione della Francia, occorreva lo spirito eminentemente pratico degli americani, i quali non si contentano di inviare in Francia le loro legioni di combattenti, ma fanno assai più, perchè tentano la ricostituzione del popolo per mezzo di due missioni della Croce Rossa, le quali si propongono una speciale propaganda per diminuire la mortalità infantile e per attenuare la mortalità per tubercolosi.

Poichè è soprattutto l'ignoranza che bisogna combattere se si vuol ottenere qualcosa in questo campo, la Croce Rossa americana ha studiato ogni mezzo per fare breccia anche nelle menti delle classi più umili.

La propaganda, lo si comprende, è a base di viaggi sensazionali, di pubblicità ultra-sensazionale, all'americana insomma. Le missioni visiteranno (e il giro è già incominciato) successivamente tutti i dipartimenti della Francia, ma non di sfuggita, bensì arrestandosi in ogni località almeno una settimana, e non limitando le proprie visite ai capiluogo, ma estendendole ai centri secondari e perfino alle borgate.

In ogni luogo si terranno conferenze; per non distogliere i medici da lavori in questo momento più necessari, si leggeranno da persone adatte, conferenze stese da illustri scienziati: e le conferenze saranno diverse a seconda che si tratti di scolari, di liceisti, di soldati, di contadini.

Poi si avrà un cinematografo — perchè qualche volta le conferenze possono riuscire noiose — e questo montato su autocarri, col proprio gruppo elettrogeno. Pellicole di grande comicità o pateticamente commoventi faranno sì che gli insegnamenti e le massime che si vogliono inculcare nelle folle non vengano facilmente dimenticate.

E poi si avranno esposizioni, per le quali si trasferirà di luogo in luogo su autocarri un lussuoso impianto elettrico. L'illuminazione servirà anche a scopi istruttivi: con lampade multicolori che si accendono e si spengono ritmicamente si dimostrerà, per esempio, che in Francia ogni 6 minuti la tubercolosi fa una vittima, e che su otto bimbi che nascono uno ne muore. E un cartello luminoso avvertirà di salvare l'ottavo bimbo!

Poi avvisi, cartoline, pubblicazioni suggestive in abbondanza. E perchè non si abbia dal popolo l'impressione sgradita di una imposizione americana, tutto ciò sarà allestito da disegnatori, scrittori, artisti francesi, che conoscono il gusto e le tendenze locali. Solo la direzione della crociata è americana e americano è lo spirito pratico che informa il tipo di pubblicità, dove molto è lasciato all'efficacia del disegno e i consigli son ridotti a brevissime formole accessibili anche a cervelli di mediocrissima capacità.

È meraviglioso il nobile disinteresse di questi sforzi, non meno della praticità dello spirito che li muove. Se si pensa che la Francia dal 1870 ad oggi ha perduto più di 6.000.000 di bambini al di sotto dell'anno, e oltre 150.000 persone all'anno per tubercolosi, si comprende che l'America con questa crociata combatte una generosa battaglia non meno utile alla Francia di quel che non sia l'altra cruenta che essa combatte contro la Germania.

Direzione e Redazione: Touring Club Italiano - Milano, Corso Italia, 10 — Gerente: Luigi Scesa.

Stab. Grafico Artistico Industriale GUSTAVO MODIANO & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Dove nacque il primo magnete in Italia.

RICORDO — ad una mostra dell'automobile nella quale figurarono esposti per la prima volta apparecchi di volo, che si tenne a Torino nei locali dell'Esposizione, pochi mesi prima dell'inaugurazione di questa — una fervorosa raccomandazione còlta durante la contrattazione di una vettura, davanti allo *stand* d'una delle primarie fabbriche nostre.

Chi acquistava era una giovane e fine signora torinese, circondata da un fitto stuolo di ossequiosi gentiluomini. E la raccomandazione che l'acquirente rivolgeva, col tono imperioso di chi non ammette replica, al rappresentante della grande Casa automobilistica, era:

— E, sopratutto, magnete Bosch!

Magnete Bosch! La giovane signora doveva possedere una buona competenza del meccanismo automobilistico, e doveva anche recare nei suoi acquisti un senso di profonda praticità, se tanto si preoccupava della bontà del magnete della sua vettura, e se esigeva che esso fosse uscito dalla grande fabbrica germanica che allora signoreggiava il mercato mondiale coi suoi apparecchi di generale richiesta.

Come ognuno sa, a Bosch ridonda il merito di aver persuaso la clientela automobilistica a sostituire al magnete a bassa tensione d'un tempo quello ad alta tensione, con vantaggi evidenti e da molti anni diventati ormai indiscutibili. Il magnete ad alta tensione aveva conquistato tutta l'industria del motore, e due case germaniche, specializzatesi nella costruzione del delicato apparecchio, quant'altri mai complesso, si dividevano il favore generale del pubblico, ma non certo in parti eguali, poichè a Bosch era riconosciuta una larga supremazia.

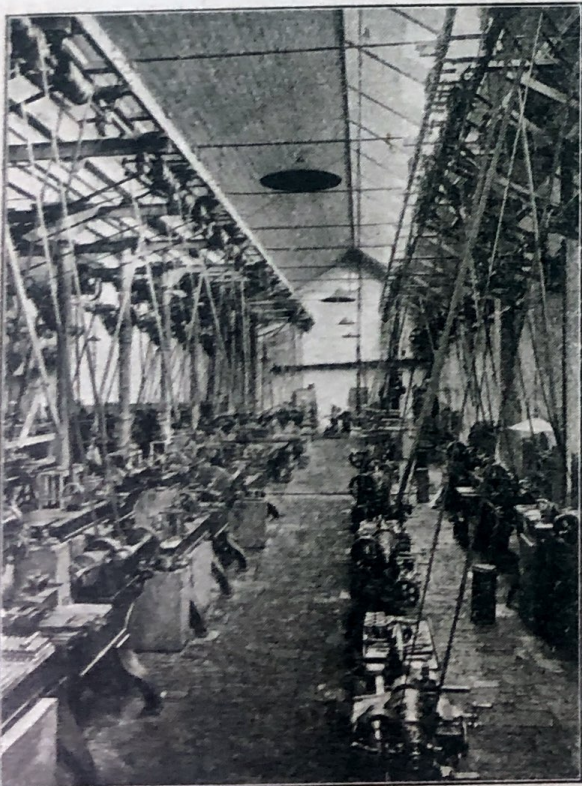
NEGLI STABILIMENTI DI MONZA DELLA SOC. ANONIMA MECCANICA LOMBARDA: IL RIPARTO "TORNERIA DI PRECISIONE", DOVE SI FABBRICANO I MAGNETI D'ACCENSIONE PER MOTORI A SCOPPIO.

Perciò, anche in questo ramo industriale, si era tributari della Germania. Il nome Bosch era diventato sinonimo del buon magnete ad alta tensione. E al valore dell'apparecchio la Germania industriale univa i suoi mezzi ormai noti di infiltrazione commerciale, sicchè nessuno si sarebbe forse mai deciso ad ergersi in concorrenza contro i creatori tedeschi del magnete moderno.

È merito della guerra l'aver occasionato anche nella storia industriale del magnete un rivolgimento che ci sembra oggi interessante di far rilevare. La guerra che ha destato in tutti i popoli di anima libera la sicura coscienza che la lotta è e sarà necessaria finchè l'idea dell'indipendenza, in ogni campo dell'umana attività, sarà al sicuro da nuovi tentativi di soffocazione; la guerra che ha provocato nelle nostre officine un subitaneo risveglio di studi e un inesausto fervore di esperimenti, voluti imperiosamente dalla necessità del dover subito produrre da noi stessi tutto ciò che prima non si produceva; la guerra dunque ha creato anche il magnete italiano.

E fu, per ben precisare, nel gennaio del 1915, che il prof. Anastasi, direttore dell'Istituto Aeronautico di Roma — uno di quegli eminenti studiosi che, con incarico ufficiale del Ministero della Guerra, preparandosi la nostra entrata nel cimento, investigavano sul valore e sulla potenzialità delle nostre officine, cercando in esse, per un futuro che doveva essere molto prossimo, le indispensabili alleate dei nostri combattenti — si rivolgeva ad una nota fabbrica di istrumenti elettrici di misura: la Società « C. G. S. » (già C. Olivetti e C.) di Milano.

In quella sua prima visita alla « C. G. S. » il prof. Anastasi esponeva ufficialmente ai dirigenti la Ditta il desiderio che essi intraprendessero — primi in Italia — gli studi per la fabbricazione del magnete ad alta tensione.

Il tecnico può di leggeri immaginarsi quale gravità attribuissero a tale incarico governativo gli ingegneri della « C. G. S. ». Fabbricare in Italia il magnete ad alta tensione! Per il profano occorre che spieghiamo, sia pur concisamente, quali difficoltà presentasse tale apparecchio ai suoi primi costruttori italiani. Si noti dunque che il magnete moderno di accensione presenta le stesse difficoltà, nella costruzione, delle macchine elettriche ad alta tensione, ma aggravate dalla ristrettezza dello spazio per assicurare l'isolamento nonchè dalle condizioni di impiego, e cioè dal fatto che le trepidazioni

alle quali l'apparecchio è sottoposto tendono continuamente a sconnetterlo. Solo se costruito in modo solidissimo, il magnete può resistere a siffatte scosse. Si aggiunga inoltre che la leggerezza dell'apparecchio e la piccolezza dello spazio che gli si può assegnare consentono di raggiungere tali risultati solo nel caso che si ricorra a materiali speciali e a costruzioni extraprecise. Inoltre la considerazione che questa macchina contiene un magnete permanente che deve conservare a lungo la sua magnetizzazione, richiede nel costruttore una particolare perizia nella fabbricazione delle calamite.

Ora pochi industriali in Italia possedevano tale cognizione. Prima fra essi era la «C. G. S.» e fu certo la sua profonda competenza in materia che le valse il primo incarico governativo di studiare la fabbricazione del magnete.

Nè abbiamo esaurito l'elenco, sia pure sommario, delle difficoltà di lavorazione. Ricordiamo fra gli altri un dato di fatto che ci pare di valore evidente anche per il profano: il genere di isolante necessario per le calotte di distribuzione non si costruiva da noi e occorreva suscitare l'interessamento di altra industria affinchè questa collaborasse alla riuscita del progetto.

La «C. G. S.» affrontò risolutamente il problema che esigeva, come abbiam detto, un complesso studio tecnico. Si valse delle sue maestranze specializzate, cercò i materiali particolari che non si avevano prima in Italia, suscitò il valido interessamento della Ditta Pirelli, che, assecondando gli esperimenti della «C. G. S.», riuscì a risolvere felicemente, dopo molteplici tentativi, il problema degli isolanti.

E, pochi mesi dopo il primo colloquio avuto col prof. Anastasi e dopo un tempo anche minore successivo alla prima ordinazione di magneti da parte del Governo, i dirigenti della «C. G. S.» nel luglio del 1915 assistevano al volo dei primi nostri aeroplani il cui motore funzionava già con magnete fabbricato dalla «C. G. S.». Il piccolo meccanismo, creato come abbiam detto, rappresentava così una grande nostra vittoria industriale.

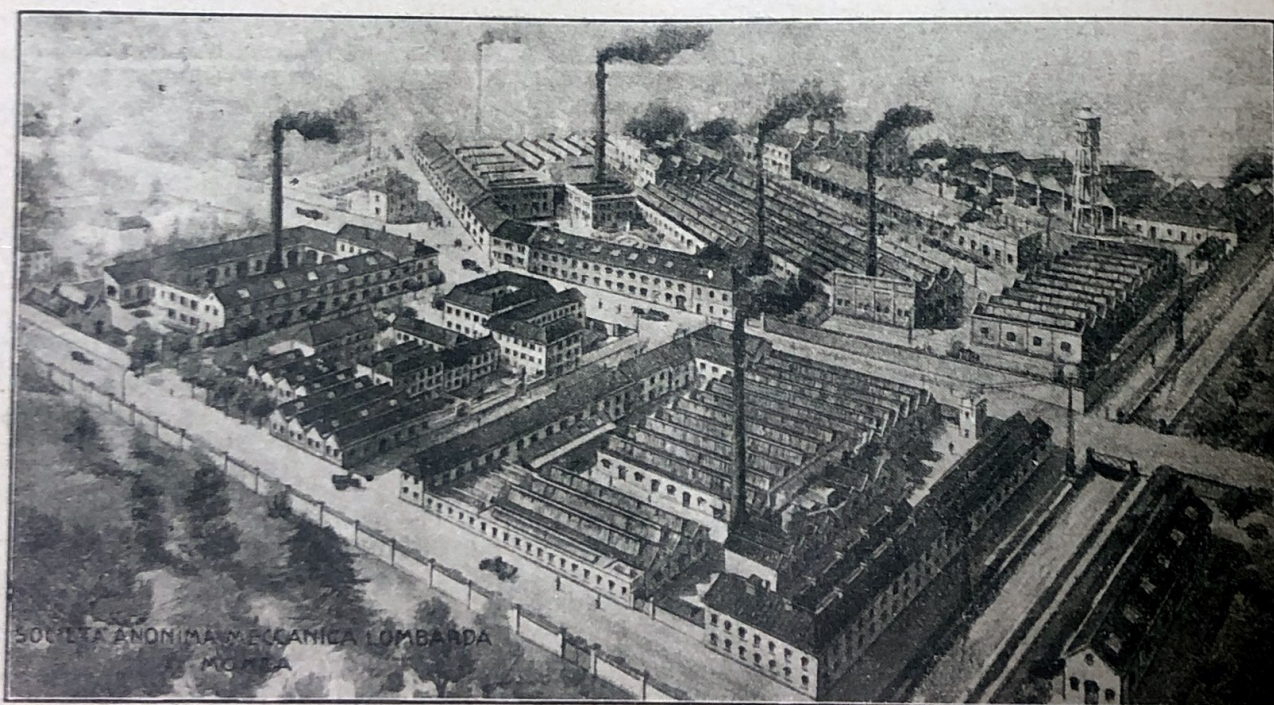
La «C. G. S.» fabbricò subito i magneti in sette tipi diversi, modificandoli e perfezionandoli. Le ordinazioni si succedevano da parte del Governo, i magneti occorrevano ormai a migliaia e migliaia e la «C. G. S.» allargava sempre più la sua produzione. Di fronte alla continuamente accresciuta richiesta di tali apparecchi, e poichè il successo della «C. G. S.» era stato un incentivo ad altre fabbriche per mettersi sulla via audacemente segnalata dal noto stabilimento milanese, il Ministero della Guerra nell'ottobre del 1915 divideva la fabbricazione dei magneti fra la «C. G. S.» e altre due Ditte che avevano dopo di questa intrapreso la costruzione dell'apparecchio.

Ma alla «C. G. S.» spetta il giusto vanto di essere stata la fabbricatrice dei primi magneti ad alta tensione e di sapere che alla fonte della sua esperienza tecnica si abbeverarono quanti furono costretti a sciogliere un dubbio o a vincere una difficoltà industriale, incontrati durante la fabbricazione del magnete stesso.

La «C. G. S.», come è noto, è stata assorbita dalla Società Anonima Meccanica Lombarda di Monza, i cui forti capitali consentono di imprimere un vigoroso impulso alla costruzione del magnete, il quale dalle presenti applicazioni aeronautiche passerà presto, nella fabbricazione nazionale, a tutti gli altri motori. La fabbrica milanese di via Broggi fa quindi ormai parte del gruppo degli stabilimenti della Meccanica Lombarda, e la lavorazione del magnete continua pertanto su scala sempre più vasta, nella svariatissima attività della grande Ditta monzese.

Tale, la storia del primo magnete italiano. Breve ed interessante documento nei giovani annali delle lotte che l'industria nostra ha dovuto impegnare per la indipendenza assoluta dallo straniero, per l'affermazione di una pura italianità anche nel campo del lavoro.

Domani certo, a guerra lontana, nessuna elegante signora italiana, contrattando con competenza e praticità l'acquisto di una automobile, vorrà esigere dal fabbricante, come al tempo del colloquio da noi còlto a volo, un magnete.... «boche»!

R. ASTILLERO.

VEDUTA DEL GRUPPO DEGLI STABILIMENTI IN MONZA DELLA SOC. AN. MECCANICA LOMBARDA.

BATTAGLINI

Stab. G. Modiano & C. - Milano